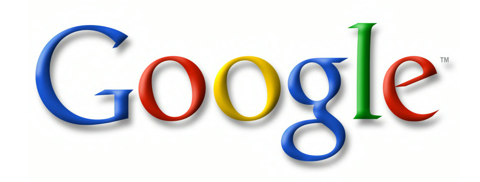
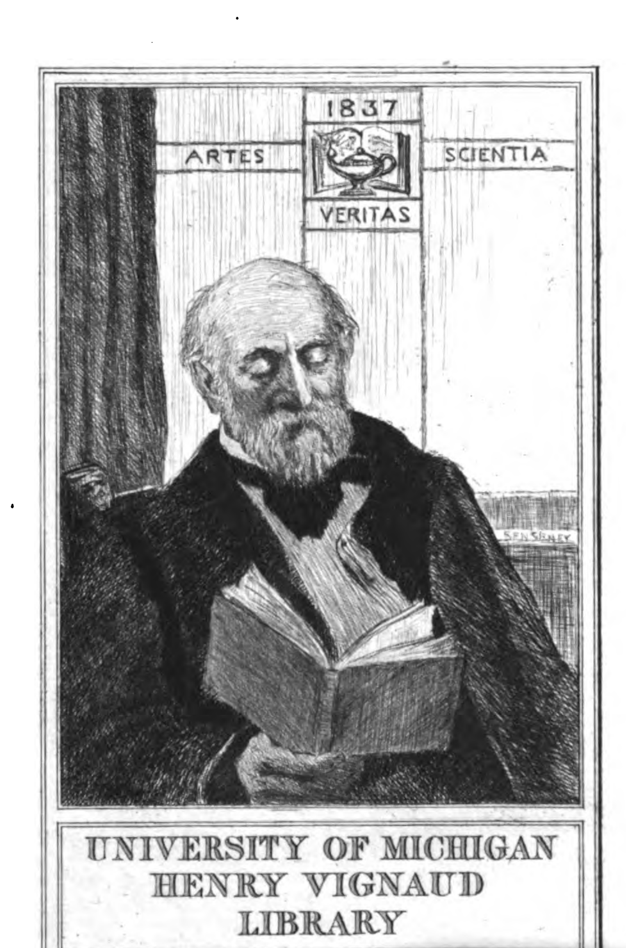



SE TAIRE ET FAIRE


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
UNIVERSITY OF MICHIGAN
HENRY VIGNAUD
LIBRARY

LA

FRANCE MARITIME,

Fondée et dirigée

PAR

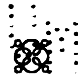
AMÉDÉE GRÉHAN,

S.-CHEF AU MINISTÈRE DE LA MARINE,

SOUS LE PATRONAGE DU MINISTRE DE LA MARINE,

ET DE

TOUTES LES SOMMITÉS SPÉCIALES, SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES.



TOME DEUXIÈME.



Paris,

CHEZ POSTEL, LIBRAIRE-ÉDITEUR

DE *LA FRANCE MARITIME* ET DU *DICTIONNAIRE PITTORESQUE DE MARINE,*

22, RUE DE LA MONNAIE.

—

1837

PARIS. DECOURCHANT, IMPRIMEUR,
1, RUE D'ERFURTH,



de l'impr.ie de Leclerc

A NOS LECTEURS.

Affranchis des entraves matérielles et des tâtonnements qui accompagnent les débuts de toutes les grandes entreprises, surtout lorsque, comme la nôtre, elles n'ont point d'analogues dont les errements puissent servir de leçons, nous marchons aujourd'hui d'un pas assuré vers le but que nous nous étions imposé, soutenus par les sympathies du pays, qui a accueilli notre ouvrage, par l'appui des hommes de talent, qui y ont attaché leur nom; soutenus aussi par l'assentiment fraternel de nos compatriotes d'outre-mer, par les suffrages des grandes puissances maritimes, dont les représentants nous ont transmis la royale expression.

Merci au pays, merci à nos frères les créoles, merci aux nations éclairées d'avoir compris notre œuvre; d'avoir compris ce qu'elle pouvait devenir avec le temps qui amène le progrès, et le vouloir qui le réalise : une œuvre de vulgarisation pour une grande et belle chose : la marine!

Merci aux hommes supérieurs qui nous ont aidés, ceux-ci de leur plume, de leurs crayons les autres! *La France Maritime* compte maintenant parmi ses collaborateurs actifs la plupart des officiers de mer qui ont doté leur patrie des plus belles pages de son histoire maritime. — Pour nous ils fouilleront leurs souvenirs glorieux. — Nos grands peintres exécuteront sous leurs yeux de chaudes esquisses dont un choix sévère dans nos meilleurs eaux-fortistes rendra au public la plus parfaite expression.

Merci encore, à vous jeunes hommes dont l'imagination chaleureuse s'exalte à ces récits

de nos vieux amiraux ; à vous l'avenir de notre nouvelle marine, enfants pour la plupart de cette glorieuse époque de l'empire dont les représentants s'éclaircissent chaque jour sur vos bords ! Merci de votre accueil et de votre collaboration pour une œuvre de progrès intellectuel !

La France Maritime s'efforcera de justifier cette adoption et cette confiance de tous les hommes de talent qui se sont groupés sous son titre. Dans le nouveau volume que nous appellerons volontiers notre *renaissance,* brilleront tous les noms sur lesquels repose l'accomplissement de notre avenir :

Ed. Corbière, dont la plume féconde a dramatisé tant de scènes et de tableaux nautiques ; Jal et Parisot, qui ont écrit dans un but d'instruction plus positif, et offrent des pages empruntées à cette histoire de la marine confiée à leurs talents et à leur expérience ; Luco, qui a reproduit ces impressions de voyages, ces esquisses, ces épisodes animés dont la lecture est si attrayante ; les amiraux Willaumez, Linois, qui prennent la plume pour nous parler d'honneur et de gloire, eux dont la carrière militaire fut illustrée souvent par de nobles succès ; le général Bernard, qui nous retrace avec tant de simplicité les souvenirs de ces temps calamiteux où la hache révolutionnaire ne respectait pas les lauriers de nos braves ; puis encore les Gudin, les Isabey, les Garneray, les de Sainson, les Morel Fatio, etc., dont les noms disent la célébrité conquise par un crayon ingénieux et facile...

Telles sont les garanties de notre avenir !

Amédée GRÉHAN, directeur-fondateur.



FRANCE MARITIME.

SECOND VOLUME.

Origine de la marine
DES FRANCS.

I.

On a beaucoup parlé des Francs : l'origine, le caractère, les mœurs de ces heureux conquérans ont fourni de graves sujets de discussion à tous les historiens. On a placé leur berceau tantôt à l'une, tantôt à l'autre extrémité, mais toujours au fond des bois séculaires de l'Allemagne. On les a faits guerriers et chasseurs ; on a vanté leur hospitalité généreuse ; on a dit qu'ils aimaient à la folie les femmes et les festins, qu'ils étaient passionnés pour la gloire et pour les combats ; et, croyant achever le portrait des fondateurs de la monarchie française, on les a représentés doués d'une vivacité bruyante, qui explique assez leur esprit aventureux, mais que, sans l'exemple de presque toutes les nations sauvages, on aurait peine à concilier avec cette nonchalance, ce goût voluptueux du repos dont ils faisaient leur bonheur.

Mais, ni ce tableau de brillantes qualités, ni la peinture non moins fantastique des vices qu'on leur attribue, ne nous font connaître davantage le peuple qui a donné son nom à la France. Nous n'avons là que les débris d'une statue colossale : ce qui manque nous empêchera toujours de déterminer sa taille et son mouvement. Il ne suffit pas cependant de classer les Francs parmi les races de la Germanie ; ils existaient avant qu'ils parussent mêlés aux habitans de ces contrées, et leur histoire devance de quelques siècles l'histoire générale des irruptions des Barbares. Pourquoi ne seraient-ils pas les enfans primitifs de ces Daces qui passèrent en Europe par les terres les plus septentrionales, s'établirent de l'autre côté du Danube vers les vastes régions de la Transilvanie, du pays moldave et de la Valachie, et finirent par s'emparer des provinces teutoniques ? Pourquoi leur assignerait-on pour demeure l'intérieur de la Germanie plutôt que les côtes de la mer Noire ? C'est là qu'ils se présentent pour la première fois et qu'ils étonnent par leur audace les lâches successeurs des Romains ; c'est là qu'ils se prennent corps à corps avec le géant décrépit du vieux monde. Avant de lui déchirer son manteau impérial, et de se parer des lambeaux ensanglantés qu'ils partagèrent avec les autres Barbares, les Francs avaient bravé la colère des Césars presqu'aux portes de leur grande basilique ; ils ne furent soldats dans les Gaules qu'après avoir été pirates dans le Bosphore ; leurs victoires sur mer avaient précédé leurs conquêtes sur le continent ; la marche triomphale qu'ils commencent aux bords du Rhin, et qu'ils poursuivent jusqu'au pied des

Pyrénées, n'est que l'accomplissement d'une carrière annoncée, trois siècles auparavant, par leur navigation heureuse depuis le détroit d'Emiale jusqu'aux flots éloignés de l'Océan.

Si des expéditions moins hardies ont lieu de nous surprendre, lors même que nous les voyons entreprises par les Phéniciens et les Carthaginois, ces vieux navigateurs, héritiers de l'expérience nautique de plusieurs siècles et possesseurs de cartes et d'instrumens qui leur rendaient plus facile l'art compliqué du pilotage, une course de trois mille lieues, à travers le labyrinthe confus de l'Archipel, au milieu des courans de la Méditerranée, sur les écueils de l'Atlantique, ne doit-elle pas nous sembler incroyable, si l'on regarde les Francs comme étrangers à la navigation? Il ne faut pas cependant croire qu'ils formassent une nation maritime telle que de nos jours l'Angleterre ou les Etats-Unis, la Hollande après son émancipation, ou la Grèce même lorsque les empereurs y transférèrent le siége de leur gouvernement. Pour se faire une idée plus exacte de la marine des Francs, on doit la comparer à celle des régences barbaresques du seizième siècle. Quelques aventuriers allaient chercher loin de leurs huttes la dîme que tous les peuples, sous le poids du besoin, ont prise toujours sur les nations plus riches, quand ils ont eu le courage de l'exiger. Les historiens nous font des récits effrayans de la cupidité de ces barbares, ils représentent toutes leurs actions comme des exploits d'un brigandage coupable, ils auraient voulu les exterminer comme des bêtes fauves dont l'instinct se réduisait au meurtre et à la dévastation. Cela prouve seulement que les Francs n'ont pas eu des écrivains, et que leur histoire a été faite pour plaire à leurs ennemis. Il serait curieux de voir quelques annales de la société romaine, de cette société si polie, si belle et si vantée par nous, rédigées par un Franc ou par un Vandale. Nous apprendrions peut-être que ces barbares possédaient des vertus qui auraient honoré les grands hommes de la *nation civilisatrice*, et que leur conduite était plus que justifiée par le plus noir des crimes de la part de leurs adversaires, celui d'une invasion dont le but était l'esclavage du monde entier. Si quelques portions de leur territoire devenait la proie d'une force supérieure, fallait-il abandonner le tombeau de ses pères? fallait-il se courber sous le joug des conquérans? Le choix n'était pas douteux pour des hommes qui n'aimaient pas la vie sans la liberté. Ils formaient de nouveaux établissemens; partout où la terre leur offrait un passage, ils trouvaient le chemin de leur patrie; mais le labarum les suivait aussi commé une étoile de malheur; à peine s'ils pouvaient se livrer au sommeil au milieu des marais, sur les rocs, dans les forêts, que l'aigle était là, comme au temps des Césars, pour les éveiller avec son cri de mort. Le sort de ces peuples ne fut pas plus pacifique après que l'ambition des empereurs parut se contenter de l'héritage d'Auguste, et qu'on fixa définitivement les bornes de l'Empire: les Francs surtout ne manquèrent jamais de motifs de querelles et de ressentiment. Situés près des garnisons des provinces limitrophes, ils étaient vexés continuellement par une troupe insolente et sans discipline; des insultes répétées venaient sans cesse réveiller des haines mal assoupies dans un peuple qui n'était ni plus endurant ni moins vindicatif que le reste des Barbares. De cette manière la guerre était pour eux une condition de leur existence, et le besoin de vengeance qui présente ces races comme les plus sauvages de l'espèce humaine, devait en être le résultat nécessaire.

Toutefois le continent ne suffisait pas à cette rage de combats et à cette avarice qui formaient les deux traits saillans du caractère des Francs. Repoussés par les vieilles légions qui défendaient les frontières, ils lançaient à la mer leurs frêles *carabes* et attaquaient les navires libouriens, chargés des trésors de l'industrie et du commerce des peuples civilisés. Leur courage n'était pas moins surprenant que leur adresse. La présence des bâtimens de guerre n'empêchait pas qu'ils fondissent sur leur proie comme le requin fond sur le matelot qui tombe dans la mer à la portée de ses dents. Leurs manœuvres étaient promptes; ils se servaient rarement de voiles; les rames qu'ils employaient dans la mer étaient beaucoup plus longues que celles dont ils faisaient usage dans les fleuves et dans les lagunes; leurs *carabes* étaient construits d'osier et doublés à l'extérieur en cuir; mais au lieu de ressembler par la forme aux barques rondes et grossières des autres barbares, ils étaient longs et étroits comme les *brigandins* des Saxons, et pouvaient voguer à l'avant et à l'arrière, sans changer de bord, à peu près de la même manière que les *praos* de l'archipel Indien. Quoique les Francs aimassent la gloire et qu'ils n'eussent jamais tourné le dos dans un duel, ils ne croyaient pas qu'il y eût de la honte à fuir dans une bataille devant un ennemi plus nombreux. Toujours à la poursuite des navires marchands, ils évitaient de rencontrer les vaisseaux de guerre; mais lorsqu'ils étaient chassés par la flotte impériale, ils voltigeaient autour de ses galères, et semblaient avoir du plaisir à provoquer une colère impuissante; parfois ils enlevaient des prises sous l'éperon même du vaisseau qui les protégeait; enfin, pressés par une ligne plus étendue, ils regagnaient leurs côtes et disparaissaient dans les marais (1).

(1) Quelques siècles plus tard, cette tactique, suivie par les habitans nouveaux de ces contrées, a fait croire qu'ils se cachaient sous les eaux avec leurs barques, et qu'ils y restaient tout le temps que l'ennemi se tenait à leur vue.

« S'il leur arrive, dit le sieur Des Hayes, d'être poursui- » vis par les galères du Grand-Seigneur, ils se sauvent » vers les Palus-Méotides. Quand ils ont gagné ces maré-

Le retour des *hommes de la mer* produisait une révolution dans leurs peuplades. D'abord ils étaient considérés comme des héros par tous, et la plupart les écoutaient comme des dieux. Leurs récits, empreints du charme irrésistible que le merveilleux exercera toujours sur le cœur humain, éveillaient une foule de passions dans la jeunesse la plus turbulente et la plus avide de gloire et de butin. Chaque expédition nouvelle fut plus nombreuse que celle qui l'avait précédée; la marine devint le goût dominant de la nation, et les carabes des Francs couvrirent bientôt les passages les plus fréquentés du Bosphore, de la mer Noire et de la Méditerranée. Comme ils dédaignèrent plus tard la condition de laboureur, ils méprisaient alors la pêche et le trafic du cabotage. Jamais un Franc ne comprit la patience du pêcheur qui, s'emprisonnant lui-même dans sa nacelle, passait des jours entiers à laisser tomber ses bras dans la faiblesse d'un enfant. Le commerce n'était pas plus noble à leurs yeux que l'occupation servile des pêcheurs; dans l'opinion de ces guerriers, transporter des objets pour les offrir à l'étranger en échange d'un salaire, c'était accepter l'esclavage, en se vendant soi-même. Ils n'estimaient rien hors la guerre, et lorsqu'ils se firent marins, ce fut pour la porter sur les flots.

Une circonstance extraordinaire développa toute l'énergie dont les Francs étaient capables, et peut-être fixa la destinée de leur nation. L'Empire était encombré de prisonniers barbares; il fallait transférer souvent leurs dépôts pour éviter l'insurrection, et quand le gouvernement, qui s'était fait aussi spéculateur, ne pouvait tirer parti de la vente de ses esclaves, il les envoyait à une de ses flottes pour le service des galères. Parmi ceux qui furent destinés à la station de Selence, il y avait un petit nombre de Francs. Leur sort était d'autant plus misérable que les Romains et les Grecs avaient pour eux la haine la plus féroce. D'injustes punitions, des affronts non mérités, un double travail, une mauvaise nourriture, tout ce qui porte au désespoir, leur fit concevoir un projet que le succès pouvait seul justifier. Leur plan résolu, ils attendent pour l'exécution que la flotte soit divisée en deux ou trois corps destinés aux croisières de la station. Le moment arrive en effet: deux divisions mettent à la voile, l'une le long des côtes vers l'est, l'autre aussi rasant la côte vers le point opposé. La nuit était sombre; les Francs se donnent le signal convenu, sautent sur les sentinelles qu'ils jettent dans la mer, passent au fil de l'épée les équipages et les soldats, coupent les câbles et voguent au large avec la célérité de la foudre. Le reste de la division ne tarda pas à s'apercevoir de l'absence de quatre vaisseaux; on voulut donner la chasse aux fugitifs, mais le préfet de la flotte, dont il fallait l'ordre, ne joignit la division stationnaire que deux jours après l'évasion des prisonniers.

Tous les efforts de ce chef irrité pour les atteindre furent inutiles. Il les croyait affalés sur les côtes voisines et ne s'en éloignait pas dans l'espérance de les découvrir. Les Francs, dans la crainte d'être poursuivis ou de rencontrer quelque forte division de la marine impériale, avaient gagné le large à l'aventure, et s'étaient approchés des côtes de la Cilicie. De là, ils passèrent en Grèce et y ravagèrent quelques petites îles; ils descendirent sur les côtes de l'Afrique, et remontant vers la Sicile, s'emparèrent de la capitale; puis, ils longèrent les côtes de la Provence, celles d'Espagne, franchirent le détroit d'Hercule et pénétrèrent dans l'Océan. L'auteur du panégyrique de Maximilien dit, en parlant de cette expédition hardie, qu'on se souvenait encore de l'audace incroyable de ce peu de captifs et de l'indigne succès qui l'avait couronnée. « Ils prouvèrent, ajoute-t-il, par leur heureuse témérité, que rien n'est fermé au désespoir des pirates; ils iront partout où leurs navires pourront se glisser. »

L'empereur Probus voulant réprimer les pirateries des Barbares et punir l'affront que les Francs avaient fait à sa marine, rassembla toutes les forces navales de l'Empire, et commença par poursuivre les écumeurs de la Méditerranée. Les braves navigateurs, qui n'avaient pu s'établir nulle part à cause de leur petit nombre, revenaient de l'Océan, et méditaient encore une descente.

La vue des deux flottes annonçait un combat à outrance, mais dans lequel il ne restait pas aux Francs la moindre chance de victoire. Supérieurs en bravoure personnelle, ils étaient inférieurs en nombre aux mercenaires qui allaient leur disputer le passage. D'ailleurs ils ne pouvaient compter sur les ressources d'une retraite sur les côtes: les rives voisines, comme la plupart des îles de la Méditerranée, étaient pour l'empereur; ils n'avaient plus pour eux ni la terre ni la mer. Connaissant la position désespérée des Francs, la flotte romaine, qui se trouvait sous le vent à eux, fit une manœuvre assez prompte pour leur gagner le dessus et les envelopper de tous les côtés; mais la petite escadre, qui s'était tenue jusqu'alors dans une colonne très-serrée, s'ouvrit, sans se déconcerter, comme pour commencer la bataille. Les Romains divisèrent leur force, afin d'attaquer l'ennemi et de le terrasser d'un seul coup. Les Francs profitèrent du temps que leur procura leur ruse, et amenant leurs voiles qui commençaient à

» cages, ils enfoncent leurs barques sous l'eau *où ils demeurent long-temps cachés. Ils font usage de certaines cannes assez longues, dont ils ont un bout dans leur bouche, et l'autre, pour respirer, hors de l'eau.* »

La candeur enfantine du sieur Des Hayes n'a pas besoin de commentaire.

les embarrasser, ils devancèrent à coups de rames les galères qui leur donnaient la chasse.

Pendant plusieurs jours, la flotte impériale avait poursuivi les intrépides marins, sans pouvoir les aborder; mais lorsqu'ils entrèrent dans le Bosphore, les vaisseaux qui croisaient près du détroit se présentèrent comme une chaîne de récifs devant eux, et les forcèrent à ralentir leur marche. Le combat devint inévitable : malgré le courage et le désespoir des Francs, ils y furent vaincus, écrasés par la multitude; mais deux petits navires échappèrent au massacre général et parvinrent à regagner leurs marais.

Le cri de vengeance fut le signal d'une guerre à mort entre les Francs et les Romains. La mer Noire se couvrit de carabes, et leurs cruautés frappèrent d'horreur tous les sujets de l'Empire. Probus lui-même fut un moment effrayé, mais il rassembla les légions des vétérans, et alla lui-même les attaquer dans leurs repaires. La campagne fut décisive : les Francs abandonnèrent la mer et s'éloignèrent des frontières. Ce fut alors que, refoulés vers le Pont-Euxin, ils se replièrent sur les autres Barbares et commencèrent leurs conquêtes.

Un siècle après, les Francs et leurs alliés entreprirent le long voyage que leurs ancêtres avaient si malheureusement terminé. Ils sortirent d'Emiale, longèrent toutes les côtes méridionales d'Europe, et s'arrêtèrent aux îles de la mer du Nord. Dans cette seconde expédition, ils étaient animés par l'esprit d'émigration qui devait les attirer vers les régions de l'Occident. L'histoire ne dit pas quel fut le sort de cette flotte, mais les pirates francs étaient assez renommés pour mériter la haine de Constantinople.

Pendant la conquête des Gaules, ils ne firent pas de grands progrès dans la marine. On parle de navires goths, de flottes barbares, et on sait que sous ces dénominations on comprenait tous les peuples du Nord, comme on les comprenait sous celle de Germains du temps de la république. Cependant les Francs ne se signalèrent pas dans des exploits maritimes jusqu'au règne des enfans de Clovis.

JUAN FLORAN.

Guyane Française.

(Article général.)

Les colonies se rattachent à leurs métropoles par des liens si nombreux, — économie sociale, puissance politique et civilisation, — que l'on ne peut traiter avec trop de gravité chacune des questions qu'elles soulèvent. C'est ainsi que, pour les Etats européens dont la mer baigne les côtes, sans ces établissemens il n'y a point de possibilité de protéger efficacement leurs intérêts commerciaux, ni de donner à leur influence, par l'existence de forces navales imposantes, l'importance dont elle doit jouir dans l'équilibre diplomatique; c'est ainsi également que, sans colonies, un pays se trouve tributaire de toutes les nations qui sont à même de lui procurer les produits et les denrées que lui refuse son sol, et qu'il voit son industrie frappée de marasme par la superfétation où la plonge l'absence de débouchés qui puissent ouvrir des écoulemens à ses produits; et si nous voulons embrasser la question d'un coup-d'œil plus large et avec un sentiment plus généreux, nous ajouterons que c'est ainsi que ces plages éloignées, où l'humanité semble encore dans son enfance, se voient long-temps parquées dans la barbarie faute de rapports avec des pays plus avancés, dont les relations ne tarderaient point à les civiliser et à les éclairer.

Ces considérations résumées serviront de justification au développement que *la France maritime* consacrera à cette partie importante du territoire des puissances maritimes de notre continent.

La Guyane, dans le sens le plus extensif de cette dénomination, embrasse tous les terrains qui s'étendent entre les rives de l'*Orénoque* et de l'*Amazone*, jusqu'au *Rio-Negro;* mais ce vaste pays appartenant à divers peuples indigènes ou métropolitains, nous ne consacrerons cet article qu'à la contrée sise entre le fleuve Maroni, qui la sépare des possessions hollandaises, et la rivière des Amazones, sa limite orientale.

La partie territoriale de cette colonie placée entre l'Amazone et l'Oyapock est cependant l'objet d'une contestation entre le Brésil et la France.

Séduit sans doute autant par les avantages qu'offre un littoral de cent vingt milles d'étendue, que par les richesses que présentent à l'exploitation les admirables forêts vierges des rives du Cachipour, ou la récolte des belles plantations de cacaotiers dont la reproduction naturelle couvre presque toute cette côte, le gouvernement mexicain a prétendu que la rivière d'Oyapock n'était autre que la rivière d'Yapock, à laquelle le traité d'Utrecht fixe les bornes de la Guyane française, et a refusé de faire évacuer cette région par ses troupes.

Si l'on jette un coup-d'œil géologique sur cette contrée, on ne peut douter que la grande étendue de plaines marécageuses, *savanes mouillées,* qui borde presque tout le littoral, ne soit le produit de lentes alluvions faites par la mer.

Ces terrains, souvent noyés par des eaux stagnantes, sont généralement couverts de la rouge végétation des paltuviers, au milieu desquels de nombreux caïmans trouvent asile.

L'observation des petites montagnes qui, s'élevant à quelques lieues de la côte, suivent presque sur tous les points la direction de la plage, concourent puissamment à faire regarder ces plaines humides comme produits de la mer. En effet, lorsqu'on compare la nature et le site de cette chaîne de collines rampantes avec le système de montagnes qui ne s'offrent que par pics isolés dans l'intérieur du pays, on ne peut la regarder que comme l'ancien littoral reculé par des assolemens.

Bien que le littoral de ce pays soit tel que les caps et promontoires eux-mêmes ne se laissent apercevoir qu'à une très-petite distance par les navigateurs, la côte en est cependant généralement très-saine. La sonde régulière qu'offrent d'ailleurs ces parages les rend absolument sans danger.

Il n'est peut-être aucun pays sur lesquels l'opinion publique ait été aussi complètement trompée que sur la Guyane française. L'aspect florissant des parties de cette région, colonisées par les autres nations d'Europe, n'a pu triompher en France des préventions qui ont fait naître les déclamations dont nos possessions dans cette contrée ont été l'objet. Insalubrité, stérilité, tous les reproches ont été accumulés contre elle. Avouons, pour ne pas être injustes avec une opinion aussi générale, que ces fausses préventions ont trouvé une base assez spécieuse dans la fatalité contre laquelle ont échoué les deux tentatives de colonisation dont ce pays a été l'objet, et dans la *nostalgie* à travers laquelle de malheureux proscrits ont dû contempler cette terre d'exil.

Pour en finir avec ces accusations que les faits semblent porter contre la Guyane, examinons la cause des résultats déplorables qu'eurent ces expéditions, et combattons les impressions qu'elles ont pu faire naître par les opinions d'observateurs graves et instruits, pour qu'après avoir opposé ces antécédens pleins de poids à ceux dont nous aurons démontré la faiblesse, nous puissions, sans préoccupation aucune, étudier les ressources qu'offre cette importante colonie.

Le traité conclu à Versailles le 10 février 1763 venait de céder le Canada à l'Angleterre. Choiseul voulut contrebalancer les pertes que la diplomatie faisait éprouver à la France, en colonisant nos possessions en Guyane, qui reçurent le beau nom de *France équinoxiale*.

Tous les moyens possibles furent employés pour exciter l'enthousiasme des populations de notre continent, et les pousser vers ces terres nouvelles.

Des récits mensongers, des estampes et des cartes plus fantastiques encore, furent répandus avec profusion dans toutes les parties de la France. Cette nouvelle contrée était représentée comme une région de délices, où le sol n'avait besoin que d'être fécondé par l'embrasement de ses forêts pour produire de lui-même toutes les denrées tropicales, lorsque encore ces forêts n'offraient pas naturellement les récoltes les plus précieuses.

Séduits par ce faux appât, une foule de malheureux se présenta pour faire partie d'une expédition où, selon les promesses des programmes, tous devaient trouver une rapide fortune.

Cette entreprise fut confiée à la direction de l'intendant Chanvalon et du chevalier Turgot.

Ces deux hommes, dont l'incapacité personnelle devait compromettre le succès de la tentative, rendirent le désastre de cette migration certain par leur rivalité et leur insouciance.

Les deux convois qui quittèrent les côtes de France pour chercher la *terre promise* furent favorisés par le plus beau ciel et la plus belle mer.

Portés par ces brises alisées que l'été souffle dans cette direction sur l'Océan Atlantique, ils abordèrent, à peu de temps l'un de l'autre, sur ce rivage, où rien n'avait été préparé pour recevoir des familles qu'avaient dû épuiser de fatigue les inconvéniens de la navigation, quelque favorable que le temps eût pu la rendre.

C'est ainsi que 14,000 colons furent déposés sur cette côte, sans autres alimens que du biscuit et des viandes salées, sans autres habitations que les asiles que l'on put se construire à la hâte avec des feuillages ou des tentes.

La première cause de destruction qui se fit sentir sur ces malheureux fut les miasmes délétères qui s'élevaient de ces côtes, où tant de végétaux croupissaient en décomposition dans des eaux stagnantes, miasmes auxquels ces émigrans eussent dû se soustraire en s'avançant dans le pays.

La seconde fut le dénûment complet où les plongea l'abandon de leurs chefs.

« Tandis que ces malheureux étaient exposés à l'humidité, à la fraîcheur des nuits, aux piqûres cruelles des maringouins et des moustiques; tandis qu'ils étaient nourris de viandes salées et de farines corrompues, qu'ils manquaient de toutes les choses nécessaires à leur existence et à leur santé, que pour se faire du bouillon ils achetaient des rats jusqu'à trois livres la pièce, l'intendant Chanvalon donnait à Kouroux, où il avait établi le siége de son administration, des fêtes, des bals et des festins.

» D'un autre côté, le chevalier Turgot s'occupait à Cayenne à faire pendre et fusiller, et préparait un jardin auquel les colons ont donné le nom de *Jardin Turgot*. »

Ceux qui échappèrent à la mort que la conduite atroce de ces deux fonctionnaires appela sur cette émigration, ne revinrent en France que pour maudire cette contrée où étaient allés s'ensevelir et leurs compagnons et leurs espérances.

Une nouvelle tentative d'établissement eut lieu en 1782.

Le succès dont les travaux de desséchement, exécutés par les Hollandais, avaient été couronnés, les développemens que prenaient chaque jour leurs rapports commerciaux avec leur possession en Guyane, détermina le gouvernement français à suivre ces erremens.

De nouvelles concessions de terrain furent faites; mais comme l'issue déplorable de l'expédition précédente avait glacé le zèle des caractères les plus aventureux, le gouvernement s'empressa d'offrir un modèle en fondant un établissement qui servît de centre à la colonie naissante.

Le faux système de siccation adopté par les ingénieurs qui furent expédiés eût fait suspendre au moins l'expédition projetée, s'ils n'eussent eu intérêt à présenter sous un faux aspect le résultat de leurs travaux.

Induit en erreur par des rapports qui flattaient ses espérances, le ministre de la marine s'empressa de promettre un abandon de *terres nivelées* à tous ceux qui voudraient les cultiver.

La circulaire officielle qu'il adressa aux commissaires des ports offrait des avantages si grands et si positifs, que plusieurs spéculateurs se déterminèrent à profiter de ces promesses. Dans ce mot *nivellement*, ceux qui s'embarquèrent virent le dessèchement et le dessouchement du sol qui leur était promis : quelle fut donc leur désillusion lorsque, arrivés dans les eaux de l'*Aproüague*, les deux rives de ce fleuve s'étendirent à leurs yeux couvertes de bambous, de péricans et de cambrouses, qui attendaient encore la hache et la houette du défricheur!

Tels furent les faits d'après lesquels l'opinion publique se formula sur la nature et le climat de ces possessions, qu'elle avait saluées du nom de *France équinoxiale!* La réaction fut d'autant plus vive, que les illusions à travers lesquelles des récits exagérés avaient fait apparaître la richesse de ces régions furent plus complètement détruites par la malversation des hommes mis à la tête des expéditions.

Le simple récit de ces entreprises a fait connaître quelles causes ont amené leurs insuccès; nous nous contenterons donc, pour détruire l'impression produite par les accusations injustes qu'elles ont fait lancer contre la Guyane française, de leur opposer l'opinion de savans et de voyageurs dont le nom fait autorité dans la science. Après avoir détruit ces antécédens, dont nous avons démontré la faiblesse, par des antécédens dont la gravité ne sera point contestée, nous pourrons exposer plus librement notre opinion sur l'importance que peut avoir cette colonie.

Or, voici ce que Mongrolle, secrétaire du conseil d'administration de l'hôpital militaire de la Franciade, écrivait dans le *Moniteur* au mois de juillet 1801 :

« Depuis près de deux siècles la Guyane est fréquentée par les Français, et on n'a pu encore y fonder une colonie capable de pourvoir à ses propres dépenses! Cependant elle possède des avantages bien constatés que ne possède pas l'archipelague américain. N'y aurait-il que l'habitation nationale de la *Gabrielle*, qui, en 1792, produisit près de 22,000 pesant de girofle, trouvé égal en qualité à celui d'*Amboine;* la culture du cannellier, du muscadier, du poivrier noir et blanc, de l'arbre à pain, du litchi, du mangoustan, du noyer de Bancoul et d'autres arbres précieux et végétaux utiles importés à différentes fois dans la colonie de Cayenne par les soins de l'immortel Poivre, intendant des îles de France et Bourbon, il faudrait convenir que la Guyane, sous ce rapport, mérite autant l'attention particulière du gouvernement que celle des capitalistes, puisque la culture des arbres à épiceries qui y sont en vigueur peut offrir une branche de commerce précieuse à la France, et rendre cette colonie aussi intéressante que les Moluques. »

Pour appuyer cette opinion ancienne par celle d'un savant, dont l'ouvrage récent a réuni tous les éloges, nous citerons ce qu'Adrien Balbi dit de ce pays (p. 1165) :

« La Guyane, qui n'a été jusqu'à présent qu'à charge à la France, pourrait lui être d'une grande utilité si l'on mettait son sol fertile en culture, si l'on défrichait ses forêts vierges peuplées de *colosses végétaux*, qui étonnent et frappent d'admiration l'œil de l'Européen qui y pénètre pour la première fois; mais il faudrait toute la persévérance hollandaise pour surmonter les obstacles opposés par la nature. Ces magnifiques forêts sont partout embarrassées par des lianes, des arbustes, des troncs déracinés, ce qui les rend d'un accès difficile, et l'on ne peut y pénétrer que la hache ou la serpe à la main. De plus, le lit des fleuves qui traversent ces solitudes est barré par des *sauts* qui s'opposent presque toujours à la navigation.

» La prospérité de quelques-unes des colonies anglaises de l'Amérique du nord, provenant en grande partie à l'exploitation de leurs forêts, et la prospérité des Guyanes hollandaise et anglaise, due à l'immense quantité de café, sucre, et autres denrées coloniales exportées annuellement des terrains autrefois noyés de cette contrée, montrent aux capitalistes français les grands bénéfices que leur présente la mise en valeur de ce sol vierge, doué d'une grande fertilité et propre à la culture des productions les plus variées et les plus précieuses, qui n'attendent que des bras et des capitaux pour récompenser largement les hommes entreprenans qui voudraient les défricher. »

Les injustices de l'opinion sur l'insalubrité de la Guyane avaient déjà été combattues par Malte-Brun (t. 15, p. 319).

« Le climat, considéré sous le rapport de la salubrité, a été trop calomnié; il a le même caractère de chaleur humide que celui des Antilles. Les maladies qui y attaquent les Européens nouvellement arrivés sont des fièvres continues. Un changement trop subit de régime, les excès, les imprudences y contribuent plus que le climat. »

P. E. Herbin dit lui-même, en parlant de la Guyane, dans sa *Statistique de la France et de ses colonies* (t. 7, p. 81) :

« Dans cette région, quoique voisine de l'équateur, le climat est supportable. Dans aucun temps l'on n'éprouve à la Guyane ces chaleurs étouffantes si communes dans les autres parties de l'Amérique.

» L'on cultive dans la Guyane française toutes les différentes productions coloniales, telles que la canne à sucre, le café, le cacao et l'indigo.

» Ces productions passent pour être d'une excellente qualité. Les trois objets dont la supériorité est reconnue sont : le café, l'indigo et le coton.

» Le coton est doux, moëlleux, d'un beau blanc, et surtout le fil fort et long. On en fait constamment deux récoltes dans la colonie, l'une au printemps, l'autre à la fin de la saison pluvieuse. La durée de cette seconde récolte, qui est la meilleure pour la qualité comme la plus abondante, dépend entièrement du temps. Si les pluies sont retardées ou ne viennent que peu à peu, la récolte se prolonge fort avant dans la saison et est d'un produit considérable.

L'indigo est d'une bonne qualité; on y en fait six, sept, et jusqu'à huit récoltes. Le café de Cayenne jouit d'une réputation presque égale à celle du café Bourbon. »

Nous pensons ne pouvoir mieux terminer cette partie de notre travail que par la citation de ce fragment d'un écrit officiel (*Moniteur* de l'an IX, 3 fructidor) :

« J'ai dit et je soutiens que les denrées de la Guyane, en quelque sorte abandonnée, sont d'un degré supérieur à celles de la Martinique et de la Guadeloupe; la preuve certaine de mon assertion, c'est l'empressement de nos négocians pour se procurer du café, du coton et de l'indigo de Cayenne. Le sucre, le tabac, la vanille, qui y croît naturellement; les bois de couleur, le baume de copahu et du Pérou, la casse, le simarouba, le quinquina, l'ipécacuana, la salsepareille sont encore des objets qu'ils recherchent.

» Point de doute que cette colonie ne devienne importante si le gouvernement la tire de l'état de langueur dans lequel elle est tombée. »

Le vice-amiral WILLAUMEZ.

Commerce du Levant.

—

PIRATERIES

DANS L'ARCHIPEL GREC.

Bien que la vigilance et l'activité déployées par nos croiseurs dans les mers du Levant aient presque complètement purgé l'archipel Grec de la multitude de forbans qui l'infestèrent dans les derniers temps de la lutte hellénienne et dans les années qui suivirent la pacification, notre commerce dans ces mers sera long-temps à se remettre des coups funestes que lui ont portés ce brigandage.

L'importance de nos rapports mercantiles avec les échelles ottomanes et les ports égyptiens, importance que peut développer chaque jour le système de civilisation dont Méhémet-Ali réalise l'application dans son empire, ne rendra point sans intérêt un tableau résumé de la piraterie dont, par sa nature même, la mer Egée est devenue un centre des plus dangereux.

Les anses, les criques et les baies dont est déchiquetée sa plage, les nombreux îlots dont elle est parsemée ont fait de cette mer une des localités les plus favorables pour l'exercice de cette criminelle industrie. Dès l'antiquité la plus reculée, nous voyons la marine athénienne impuissante à réprimer complètement les écumeurs de mer, qui trouvent toujours une fuite facile ou des refuges au milieu des récifs et des sinuosités de son littoral. A nulle époque pourtant les pirates n'y furent plus nombreux ni plus hardis qu'à l'époque de l'affranchissement de la Grèce.

La raison s'en offre d'elle-même.

On se ferait une idée bien complètement fausse des îles de cet archipel, si on ne les connaissait que par les descriptions poétiques de nos écrivains. Ces rochers, pour la plupart d'une stérilité désolante, avaient trouvé dans le commerce les richesses auxquelles plusieurs d'entre eux devaient leur état florissant.

La protection de la Russie et la permission que les Grecs avaient obtenue de cet état d'arborer son pavillon, avait contribué puissamment au développement de leur prospérité.

« Cette protection, lucrative pour l'ambassade, ne l'était pas moins pour eux; tour à tour Russes ou sujets ottomans, suivant leurs intérêts, ils profitaient des avantages des uns et des autres. Partout protégés, payant partout les droits les moins forts, grâce à l'éternelle insouciance des Turcs, ils se trouvaient dans la position la plus avantageuse; le commerce des grains de la mer Noire prit par leurs caboteurs une activité immense. Les Grecs approvisionnèrent Constantinople, tout le Levant, l'Italie, la mer Adriatique

et la plus grande partie de l'Espagne, qui a toujours tiré ses subsistances de l'étranger. »

Cette prospérité dut naturellement disparaître avec les bases sur lesquelles elle reposait; l'insurrection où le patriotisme de la classe populaire entraîna, malgré la répugnance que lui inspirait l'urgence de ses intérêts, le haut négoce des ports et des îles, ne tarda point à faire disparaître l'importance de son commerce en détruisant l'état de choses dont les priviléges avaient si activement favorisé ses progrès.

La révolution grecque laissa donc les populations des îles surtout sans aucune ressource. La piraterie fut une conséquence rigoureuse du dénûment complet où se trouvèrent plongées ces populations maritimes.

Les forbans qui se hasardèrent sur ces mers furent bientôt si nombreux, que la piraterie parut quelque temps y être organisée. Ce n'était plus quelques bateaux isolés que rencontraient les navires qui faisaient le commerce du Levant, c'étaient des escadres de dix et quinze *misticks* montés chacun par quarante ou cinquante hommes. Il est vrai qu'une foule de bandits des îles Ioniennes, et de ces hommes, rebut de toutes les nations, à qui la crainte de la justice fait quitter leur pays et que l'on trouve en si grand nombre dans tous les ports de la Turquie, se jetèrent avec avidité dans ces courses qui leur offraient des gains faciles. C'est généralement à ces derniers que sont dues les horreurs qui ont soulevé l'indignation de l'Europe.

On peut diviser ces pirates en deux classes par la nature de leurs expéditions, et la grandeur des bâtimens sur lesquels ils les exerçaient.

Les forbans que l'on rencontrait dans la haute mer montaient habituellement des petites goëlettes ; il n'était aucune partie de la Méditerranée orientale où ces navires ne se montrassent; presque tous les bâtimens qui se rendaient en Égypte étaient pillés ou chassés par eux ; ils étendaient leurs croisières jusque sur les côtes de la Syrie.

Malgré l'impunité qui a presque toujours couvert leurs déprédations, malgré l'impulsion que doit leur imprimer le souvenir d'un métier qui leur offrit tant d'avantages, malgré enfin l'aversion que les populations amollies de ces climats chauds éprouvent pour le travail, ce mode de piraterie a depuis quelque temps disparu, et peut être regardé comme complètement extirpé par nos stationnaires.

Les pirates que redoute encore la navigation de l'Archipel sont ceux qui n'écument que les atterrissages. Ce sont généralement les pêcheurs des îles à qui les faibles ressources de leur profession et l'appât d'un gain facile font avoir recours à une industrie plus productive.

Ils ne montent habituellement que de longs canots avec lesquels ils s'efforcent d'aborder les navires marchands pour les enlever. Placés habituellement sur les lieux de passage obligé pour les bâtimens, ces forbans ont toujours des vigies postées sur des hauteurs, pour qu'aucune voile ne passe dans leur horizon sans leur être signalée.

Malheur au caboteur pesant ou au navire accalmité qui aperçoit quelque longue pirogue sortir du milieu des rochers et se diriger vers lui à l'aide de ses avirons qui la portent comme des ailes. En vain les petits canons dont il se trouve quelquefois armé lui inspirent-ils quelque confiance; la barque pirate, manœuvrant pour éviter son feu, l'attaque en poupe avec tant de promptitude et d'habileté qu'il faut qu'il compte un équipage nombreux et des hommes résolus pour échapper à une capture presque certaine.

Malheur également à celui qui vogue la nuit dans ces parages, si ses hommes de bordée ne font pas bon quart dans l'ombre.

La facilité qu'ont les pirates de cette espèce de se soustraire à toute répression doit faire craindre que le commerce avec la Turquie n'ait encore long-temps à redouter leur brigandage. En effet, ne se hasardant jamais loin de leur côte, et ne mettant même leur barque à la mer que lorsqu'ils n'aperçoivent aucun navire militaire dans leurs parages, il est bien rare qu'ils puissent être surpris.

Et lors même que nos croiseurs y parviennent, que faire contre des embarcations qui prennent aussitôt chasse devant eux ? Les poursuivre. Mais est-il possible de gagner le rivage avant que ceux qui la montent aient eu le temps de la tirer sur la côte, de la cacher dans les broussailles et de disparaître dans les rocs, où l'on ne peut trouver après eux que des chances de mort ?

Les progrès de la civilisation peuvent donc seuls, en établissant une autorité régulière et nationale sur ces lieux, et en éclairant et moralisant ces populations, faire disparaître des déprédations contre lesquelles l'intervention de notre marine pourrait bien toujours rester sans puissance.

Auguste Delasize.

Histoire

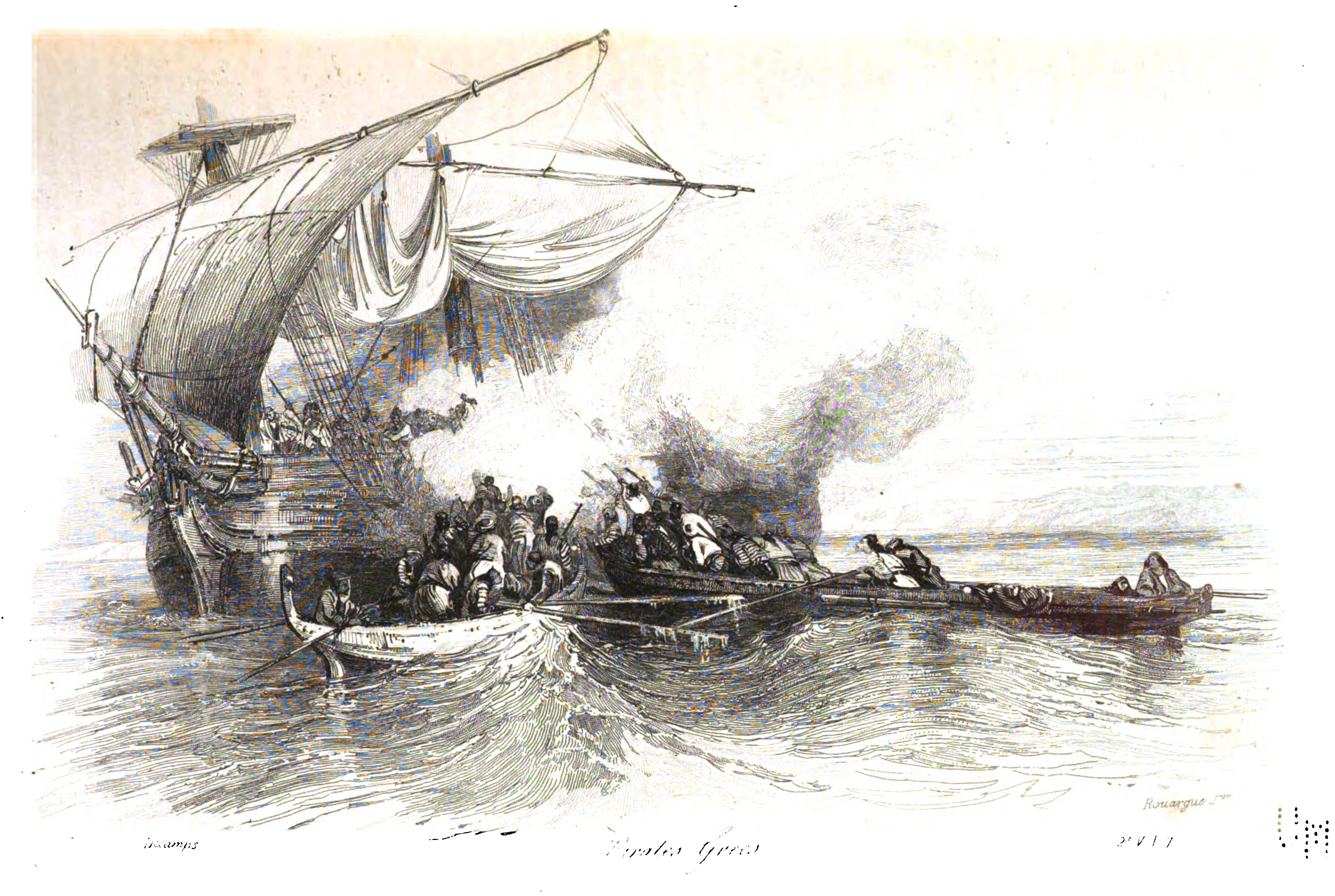
DE LA COMPAGNIE DES INDES,

(Colonies Françaises).

II.

L'empire mogol, qu'Arungzibe, par la gloire de ses conquêtes, avait élevé à un si haut degré de puissance et de grandeur, se trouvait divisé en grands gouvernemens ou soubabies : le souba était toujours nommé par le souverain, et amovible à sa volonté ; il nommait à son tour, mais avec la confirmation de l'empereur, des nababs, qui





Decamps

Pirates Grecs

2e V. I. 7

commandaient dans des provinces particulières. Le devoir de ces nababs était de percevoir les revenus, de les envoyer à Delhy (ville qui portait le nom de la province dont nous parlons plus haut, et qui était la capitale de l'empire), après avoir fait la défalcation des sommes nécessaires au paiement des troupes et à l'administration.

Telle était la forme de ce gouvernement, dont Nizam-ul-Mallech, ministre ambitieux, était parvenu à saisir les rênes pendant que Mahomed, descendant dégénéré d'Arungzibe, était plongé dans la mollesse de son harem, lorsque, en 1745 une escadre anglaise parut sur la côte de Coromandel.

Dupleix commandait alors à Pondichéry : son génie était à l'étroit dans le cercle rétréci d'opérations mercantiles. Déjà il méditait le vaste projet d'élever, sur les débris de l'empire mogol, dont il prévoyait la chute, la puissance de la France, et d'assurer ainsi à sa patrie les immenses avantages que les Anglais se sont procurés depuis en marchant sur ses traces. Trop faible, à cette époque, pour attaquer, ou même pour se défendre, il eut l'adresse d'engager le nabab d'Arcor à ordonner aux Anglais de s'abstenir de toute hostilité dans l'étendue de son gouvernement, dans lequel Madras et Pondichéry se trouvaient situés.

Le conseil de Madras, accoutumé jusqu'alors à respecter les ordres des gouverneurs mogols, et ne se croyant sans doute pas assez fort, malgré l'escadre qui le secondait, pour réduire Pondichéry en dépit du nabab, consentit à demeurer dans l'inaction; ces négociations donnèrent le temps d'arriver à Labourdonnais, qui vint bientôt dissiper l'escadre anglaise, et mettre le siége devant Madras.

Le jour même de la reddition de la place, 10 septembre 1746, un courrier du nabab arriva dans le camp français, porteur d'une lettre d'Anaverdikhan, dans laquelle il se plaignait amèrement de l'infraction des ordres qu'il avait donnés pour assurer la paix de son gouvernement. Dupleix entra en négociation avec lui; mais peu satisfait des offres qui lui furent faites, il envoya ses deux fils investir Madras, qu'ils tentèrent d'emporter d'assaut. Dupleix fit preuve, en cette circonstance, d'une haute capacité militaire : avec des forces bien inférieures, il parvint à repousser les assiégeans qui, après avoir éprouvé des pertes considérables, furent d'abord obligés de se replier sur Saint-Thomé : le lendemain, Paradis, à la tête d'un seul bataillon français, défit l'armée entière des deux frères, qui s'enfuirent vers Arcor.

Il y avait plus d'un siècle qu'aucune nation européenne n'avait remporté d'avantage décisif sur les Mogols; le souvenir de quelques échecs reçus, joint au peu de connaissances militaires des employés des différentes compagnies, avait fait prendre au peuple une haute idée de la valeur des troupes et de la science militaire de ses généraux, quand cet événement vint rompre le charme de l'opinion. Dupleix, pour profiter de la réputation que les armes françaises venaient d'acquérir, se prépara à attaquer immédiatement Saint-David. Le nabab du Deccan, furieux des pertes que ses deux fils avaient éprouvées, se mit lui-même à la tête d'une armée nombreuse pour venir au secours des Anglais.

Dupleix eut encore une fois besoin d'avoir recours à la manœuvre adroite qui lui avait déjà si bien réussi; il chercha à détacher Anaverdikhan du parti des Anglais, pour une somme d'argent. Il obtint effectivement de lui qu'il les abandonnerait à leurs propres forces, et se retirerait sur-le-champ avec ses troupes.

Le succès le plus brillant était sur le point de couronner d'une manière éclatante les efforts de Dupleix; Saint-David venait d'être conquis par lui; rien n'allait bientôt plus s'opposer à ce qu'il pût toucher le but qu'il voulait atteindre; le commerce français allait bientôt s'étendre librement dans l'Inde; toutes les espérances allaient être réalisées, quand une nouvelle escadre anglaise, qui parut à la hauteur de Pondichéry, le força à retirer ses troupes et à abandonner Saint-David, qui, d'un autre côté, recevait aussi des renforts d'Acrage et de Bombay.

Par sa jonction avec l'escadre qui existait déjà dans l'Inde, l'amiral Boscawen se trouva à la tête des forces les plus considérables qui jamais aient été vues dans ces parages, et auxquelles rien ne paraissait pouvoir résister. Le 30 août 1748, les Anglais ouvrirent une tranchée devant Pondichéry; mais Dupleix avait si bien su ménager et tirer parti des forces qui lui restaient dans l'intérieur de la place, que, le 6 octobre suivant, ils furent forcés d'en lever le siége, après avoir perdu plus de douze cents hommes.

Cet événement inattendu mit le comble à la gloire de Dupleix et à la réputation militaire des Français, sur lesquels toutes les puissances de l'Inde avaient les yeux fixés.

La signature des articles préliminaires du traité de paix d'Aix-la-Chapelle, qui eut lieu le mois suivant, mit fin aux hostilités de part et d'autre; cependant le ministère anglais enjoignit à Boscawen de rester dans l'Inde jusqu'à nouvel ordre, et sa présence, ainsi que le ministère l'avait prévu, arrêta les mouvemens de Dupleix.

De son côté, le conseil de Madras, qui se voyait à la tête de forces imposantes, voulut les mettre en usage, et tirer parti de sa position. Sous le prétexte honnête de remettre en possession de ses Etats un radjah de Tanjaour, que son frère en avait chassé, ils se mirent en campagne, après avoir fait avec le prince malheureux un traité par lequel il abandonnait le fort de Devicota avec un district d'un produit annuel d'environ 30,000 fr.

Comme la cupidité avait été le seul but de cette entreprise, le conseil de Madras, éprouvant plus de résistance de la part de l'*usurpateur* qu'il ne s'y était attendu, consentit sans scrupule à abandonner la cause de son protégé, en acceptant de la part de son frère les mêmes avantages que celui-ci lui avait offerts.

Durant cet intervalle, des événemens prévus et préparés par Dupleix lui fournirent enfin l'occasion qu'il cherchait depuis long-temps, de prendre part au délabrement de l'empire mogol, occasion que le départ de l'amiral Boscawen rendit encore plus favorable.

Pendant que les deux nations rivales se disputaient ainsi sur la côte de Coromandel la possession de leurs factoreries et l'établissement de leurs comptoirs, Dehly éprouvait de nouveaux malheurs. Abdalla-Khan s'empara, à la mort de Nadir-Sha, de toutes les provinces conquises par ce prince en 1739. Comptant, d'ailleurs, sur la faiblesse de Mahomed, il s'avança à la tête d'une armée nombreuse vers Dehly; repoussé avec perte, il fut obligé de se retirer vers le nord, où il occupa pendant quelque temps toutes les forces de l'empire.

La plupart des soubas, en conservant les dehors de l'obéissance, s'affranchissaient en effet de l'autorité du souverain. Le faible et malheureux Mahomed mourut en 1749, et Achmet-Sha, son fils, monta sur le trône.

La mort de Nizam-ul-Mallech suivit de près celle de Mahomed; Nazirzing, son second fils, s'empara sur-le-champ des trésors de son père, et se fit proclamer souba à *Aureng-Abad*.

Cette soubabie était alors composée de six grands gouvernemens, dont celui de Golconde, l'un des plus considérables, comprenait différentes nababies, et particulièrement les provinces connues sous le nom de *Cinq Circas du Nord*.

Il avait sous ses ordres plus de trente nababs; plusieurs grands radjahs étaient ses tributaires, et, enfin, son vaste gouvernement contenait environ trente-cinq millions d'habitans.

Muzaferzing, petit-fils de Nizam, avait obtenu du vivant de son grand-père le gouvernement d'Adoni, et avait conçu et conservé l'espérance de succéder à la soubabie au préjudice de ses oncles. Chunda-Saëb, gendre de feu d'Aous-Ali, ancien nabab d'Arcot, tué dans la guerre contre les Carnates, ainsi que nous l'avons vu plus haut, et qui lui-même avait été fait prisonnier par eux, obtint son élargissement par l'entremise de Dupleix. Il prétendait ouvertement à la nababie d'Arcot, occupée par Anaverdikhan, nommé à cet emploi par Nazirzing, alors souba du Deccan, laquelle nomination avait été confirmée par la cour de Dehly. Pour y parvenir, il engagea Nazirzing à disputer à son oncle cette soubabie, objet de leurs vœux et de tous leurs efforts. Tous deux levèrent une armée, à laquelle Dupleix, dont cette guerre remplissait les vues, consentit à joindre ses troupes. En conséquence, Anaverdikhan vint attaquer Muzaferzing: le combat eut lieu près Ambour, ville située à trente-neuf lieues ouest de Madras.

Le combat fut long et opiniâtre; mais, enfin, la victoire resta tout entière du côté de Dupleix. Anaverdikhan perdit la bataille et la vie; Mopheus-Khan, son fils aîné, fut fait prisonnier; et Mahomed-Ali, son second fils, fut obligé de se réfugier à *Tritchinapaly*, chef-lieu d'un riche district arrosé par le Kavery, qui se trouve à dix lieues nord-est de Tanjaour.

Les Anglais, alarmés des suites que pouvaient avoir ces événemens, vinrent à son secours; de sorte que la France et l'Angleterre recommencèrent encore une fois, comme auxiliaires, des hostilités qui venaient à peine d'être terminées.

Il serait inutile d'entrer ici dans un détail exact des circonstances qui eurent lieu, et qui firent pencher la victoire tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. Il suffira de dire que Nazirzing s'avança vers Arcot, dont Muzaferzing s'était emparé après la bataille d'Ambour.

Hors d'état de tenir tête à une armée de deux cent mille hommes, que Nazirzing dirigeait contre lui, et qui se trouvait encore renforcée par un détachement considérable d'Anglais, Muzaferzing se trouva forcé de faire sa soumission à son oncle, qui le retint prisonnier dans son camp, pendant que Chunda-Saëb et les Français se retiraient à Pondichéry. Il ne jouit pas long-temps de sa victoire : quelque temps après il fut assassiné; son neveu fut enfin reconnu souba, en décembre 1750, et bientôt massacré lui-même dans une émeute, en se rendant à Aureng-Abad, sa capitale, accompagné par M. de Bussy.

Salabadzing, troisième fils de Nizam-ul-Mallech, fut proclamé à sa place souba du Deccan.

Gazi-ul-Dieu, son frère aîné, à qui la charge de trésorier-général et commandant en chef des armées n'avait pas permis jusqu'alors de se mêler des affaires du Deccan, vint tout-à-coup, à la tête de cent cinquante mille hommes, en disputer le gouvernement. Sa mort arrêta ses prétentions; il mourut en laissant son fils Sha-ul-Dieu, qui abandonna cette entreprise hasardeuse, et retourna à Dehly.

La soubabie, objet de toutes ces discussions, fut confirmée à Salabadzing.

Dupleix travaillait, de son côté, à mettre Chunda-Saëb en possession d'Arcot. Il eut d'abord les plus grands succès; mais malheureusement il fut trop mal secondé ensuite pour pouvoir réussir. Les revers se succédèrent avec une désespérante rapidité; enfin, en mai 1752, Chunda-Saëb fut pris et assassiné par les alliés de Mahomed-Ali.

Ce malheur ne découragea pas Dupleix. En vertu d'un firman qu'il se fit envoyer par le souba,



il se déclara nabab du Carnate, et continua la guerre avec vigueur.

De Bussy, après avoir mis Salabadzing en possession de la plus grande partie du Deccan, demanda et obtint une récompense proportionnée à l'importance du service. L'on confirma la possession, que Dupleix tenait de Nazirzing, des provinces de Mazalipatam et de Condavir, et l'on y ajouta les quatre autres provinces formant les cinq circas dont nous avons déjà parlé.

Ces succès donnaient à la France le territoire le plus étendu et le plus aisé à défendre qui eût jamais appartenu à aucune nation européenne dans l'Inde. Outre un revenu territorial de plus de douze millions, ces provinces offraient des avantages commerciaux de la plus haute importance.

L. Lefevre.

Hussein,

Ex-dey d'Alger.

Hussein s'est-il résigné à jouir en paix du calme et du bonheur que lui déniait sa domination aventureuse? La tranquillité de sa *villa*, le beau ciel d'Italie, lui feront-ils oublier et la Casauba, et l'azur foncé du ciel d'Afrique? C'est ce dont paraissent douter ceux qui connaissent le caractère entreprenant de ce forban détrôné, de cette royauté tombée. Quoi qu'il en soit, les détails de sa biographie sont trop bizarres et trop curieux pour que nous ne cédions point au désir de rectifier les erreurs généralement répandues sur le passé d'un homme dont le nom se rattache à l'une des expéditions les plus glorieuses de notre marine moderne.

Hussein-Dey ne sort point de la classe des *ulémas*, comme on l'a publié, et son instruction n'est nullement celle que possèdent, en général, ces gens de la loi. Né dans l'Asie-Mineure, il était *topchi* (canonnier) dans l'artillerie du sultan Sélim, à Constantinople. Son chef voulant lui faire donner la bastonnade pour une faute légère, il s'échappa et alla s'engager chez un de ces recruteurs qu'Alger entretenait constamment dans les grandes villes maritimes de Turquie, et qui prenaient tous ceux qui s'offraient à eux.

Le vaisseau barbaresque qui portait Hussein fut capturé, sous le cap *Passero*, par un corsaire napolitain, et conduit à Naples. Le canonnier déserteur y fut fort bien traité ; il prit goût pour la ville, et pour un sexe qu'alors il connaissait à peine. Cependant, ayant été échangé, il fut conduit à Alger. Il se distingua bientôt dans la milice par son activité et son intelligence. Selon l'usage des Janissaires turcs, il avait ouvert une petite boutique dans la rue *Babazoun*, et y débitait du tabac, des essences, des pipes, commerce facile que faisaient beaucoup de Coulonglis et de riches Maures, pour s'occuper et se conserver des relations avec toutes les classes.

Hussein avait su se concilier l'amitié d'Aly-Dey. Il ne tarda pas à le trahir et à se concerter avec ses ennemis. Aly ayant été étranglé, comme presque tous ses prédécesseurs, Hussein lui succéda le 28 février 1818. Sa capitulation avec l'armée française a eu lieu le 4 juillet 1830, et son règne a été un des plus longs qu'Alger ait vus. — On remarque hors de la ville, près de la mer, les tombeaux de quatre deys élus et tués dans un seul jour.

Hussein-Dey est d'un caractère doux, mais d'une opiniâtreté invincible. Les petitesses de la diplomatie et les jalousies des puissances maritimes faisaient une partie de sa force, et il en profitait adroitement.

Il se plaisait à braver les représentans des puissances européennes. Le consul anglais, Saint-John, ne cessait de réclamer la protection du dey pour chasser jusque dans les montagnes de l'Atlas : pour réponse il lui fit tuer tous ses chiens. Un jour il fit briser la cloche qu'un autre consul avait placée à la porte de son hôtel; il fit également mettre en arrestation le chancelier de Suède, etc.

Ayant rompu avec le consul de France, en 1827, Hussein se rapprocha des autres agens, qui, presque tous, encouragèrent sa résistance, et lui inspirèrent, dans ses ressources militaires, cette confiance qui l'a perdu. Sir Saint-John, surtout, l'assurait sans cesse que jamais les Français n'oseraient l'attaquer sérieusement, et qu'en tous cas ils ne pourraient le faire avec succès.

Maroc et les autres régences, qui n'ont donné aucun secours à Alger, avaient aussi engagé Hussein à refuser toute satisfaction à la France. Les beys de Tunis et de Tripoli lui écrivaient pour louer sa fermeté, et l'assuraient qu'ayant consulté les plus grands *marabouts* sur l'issue d'une guerre possible, ces oracles avaient été constamment favorables. Ils lui promettaient d'ailleurs de l'aider pour l'extermination des infidèles.

Hussein-Dey rendit, assure-t-on, à leurs familles deux jeunes demoiselles d'Europe qui étaient renfermées dans son harem. Ce fut à la sollicitation pressante du consul anglais qu'Hussein montra tant de continence et de générosité ; mais il est douteux qu'il ait accompagné le don de leur liberté d'un présent de 5,000 piastres : ceux qui ont écrit cette anecdote ne le connaissent pas.

Ce souverain détrôné montra beaucoup de résignation; et les mépris de tous ses anciens sujets, qui naguère se prosternaient devant lui, ne l'affectèrent nullement. Lorsqu'on faisait allusion à son malheur, il se contentait de répondre en tournant son chapelet : *Dieu est grand! Que sa volonté soit faite! C'était écrit!*

Toutefois, il n'oublia point ses intérêts pécu-

naires; et, éludant en ce point la capitulation, il enleva des trésors qui ne pouvaient être considérés comme lui appartenant personnellement. L'indulgence dont on a usé envers lui à cet égard est excessivement fâcheuse, car l'argent dont dispose l'ex-dey est constamment employé, comme on sait, à susciter des ennemis à notre armée, et à soutenir les tribus qui viennent la harceler.

Quelques prédictions ridicules, et le bonheur inouï jusqu'alors, dans Alger, de sauver sa vie en perdant le pouvoir, ont persuadé à Hussein qu'il était destiné à régner encore sur la côte d'Afrique. Omer-Pacha, étranglé depuis par les Janissaires, l'a autrefois assuré qu'il vivrait et mourrait dey. Vingt marabouts ont fait la même prophétie. Il espère donc. — Hussein pourrait jouir aussi de ses immenses richesses; mais l'humeur acariâtre de la *Renis-Enia*, sa vieille épouse, et la garde de quelques jeunes odalisques, reste d'un harem de soixante-dix femmes, ne lui laissent guère de repos.

A. Préaux,
Colonel d'artillerie de Marine, à Brest.

Moeurs
DES POPULATIONS MARITIMES.

Il est difficile à celui qui n'a point parcouru notre littoral de s'imaginer le caractère qu'offre à l'observateur la vue seule de ses populations.

Là, tout, hommes et choses, se trouve aussi complètement en dehors de nos habitudes sociales que l'aspect de ces lieux : mer, dunes, grèves, falaises, rochers, diffère de la nature de nos localités méditerranéennes.

Un regard superficiel est loin pourtant de révéler tous les contrastes qui existent entre les riverains et les habitans de l'intérieur; l'œil ne peut saisir que les dissemblances les plus frappantes. Il faut avoir long-temps et attentivement étudié les coutumes, les goûts, les préjugés et les passions de ces hommes, pour apprécier toute la distance qui les sépare de notre civilisation.

Cette différence se produit si brusquement, que, lors même qu'un air vif, pur et presque parfumé d'esprits marins, ne vous avertirait point que vous avez changé de constitution atmosphérique, comme la vue d'une contrée découverte vous avertit d'un changement de nature, l'aspect des populations vous révélerait souvent, à lui seul, le voisinage de la mer.

En effet, tout est individuel en elles, comme tout y est primitif. Le personnel des contrées voisines s'est modifié, lentement peut-être, mais a pourtant subi à la longue une partie des transformations par lesquelles la marche de la civilisation a renouvelé toutes les faces de la société; parmi les populations dont l'exploitation de la mer est la profession, rien presque n'a changé.

Le costume y est, à de légères modifications près, partout celui que portaient les ancêtres; les superstitions y existent universellement avec la vieille dévotion dont elles sont la poésie. La tradition y a consacré une histoire merveilleuse, morale, dramatique, pittoresque, qui n'a d'autre monument que la mémoire des anciens, d'autres textes que les récits des bossoirs ou les contes du foyer; mais les souvenirs les plus reculés revivent dans ces monumens, ailleurs si variables, avec une fidélité qui surprend souvent ceux-là même qu'une longue habitation dans ce pays devrait avoir familiarisés avec elle.

Je n'en veux qu'un exemple.

Un de ces pélerinages, que l'on fait toujours avec une sorte de curiosité pieuse, m'avait conduit dans le bocage de Hauteville, pour y visiter les ruines du manoir autrefois habité par les Tancrèdes. J'avais parcouru les lieux que m'indiquaient mes renseignemens, sans avoir rencontré aucun vestige qui m'annonçât l'emplacement, sinon les restes de l'objet de mes recherches; je devais pourtant me trouver dans le voisinage: l'église, dont la tour carrée s'élançait du milieu du feuillage, était devant moi, sur ma gauche; à droite, je reconnaissais les accidens de terrain que m'avait précisés la description que l'on m'avait donnée; mais du château que j'étais venu visiter, rien!

Un homme d'un âge avancé s'étant présenté alors, je me hasardai à lui demander des informations. J'avouerai pourtant que je ne le fis qu'avec défiance. Aussi, mon étonnement fut-il extrême lorsque ce vieillard, qui voulut bien me servir de *cicerone*, me fit l'histoire merveilleuse des antécédens par lesquels cette famille préluda aux prodiges de sagesse et de valeur qui devaient la signaler en Italie et en Palestine.

Après m'avoir raconté plusieurs faits qui me causèrent moins de surprise alors que depuis lorsque je les ai retrouvés consacrés dans des chroniques italiennes et grecques, il me rapporta des particularités, à l'appui desquelles je ne pourrais citer aucun historien, bien que plusieurs événemens contemporains les entourent de quelque vraisemblance.

Il venait de me vanter la piété de ces chevaliers et la munificence avec laquelle ils avaient consacré des sommes immenses à l'édification de la cathédrale de Coutances. Il ajouta :

« Mais, veyez-vous, moussieu, i n'avaient pas toujous été si dévots, et c't argent-là aurait bé pu n' pas leur prospérer; i n' l'avaient pas gagné trop charitablement. C'était en pillant do (avec) leurs navires les pauvres marins qu'ils avaient amassé c'té fortune; car, avant d'être de bons chrétiens, is avaient été d' fameux pirates. »

Je ne pus m'empêcher de faire alors une réflexion que des circonstances à peu près semblables inspirèrent depuis à M. Gauthier d'Arc:



T. Gudin A. Rouargue sc.

2e V P 12

Habitans des Côtes (Environs du Havre)

lorsque, parcourant les ruines dont est couvert le territoire de Rome, vous interrogez les descendans du peuple-roi sur quelques-uns de ces débris, larges feuillets d'une histoire devenue universellement vulgaire, vous n'obtenez de ces Romains dégénérés qu'un regard étonné et le silence de l'idiotisme; tandis que, sur nos côtes, c'est la mémoire d'un vieux cultivateur, ou d'un vieux marin, qui supplée par la tradition au silence de l'histoire écrite.

Pour les mœurs, elles y ont gardé cette antique simplicité et cette loyale bonhomie disparues partout ailleurs devant les progrès sociaux, qui ne se sont pas toujours accomplis sans nous faire payer leurs améliorations par la perte de quelques-unes des bonnes vertus de nos aïeux.

Comme sur ces côtes, et principalement dans leurs villes, la classe riche, en tendant sans cesse à rapprocher ses mœurs de celles de l'aristocratie des autres localités, a fini par se fondre à peu près dans le type général, nous ne parlerons que des classes laborieuses; et bien que nos remarques puissent presque toujours s'étendre à leur universalité, nous les restreindrons pourtant aux populations qui vivent des industries diverses auxquelles la mer donne naissance.

Les habitans du littoral sont généralement d'une taille moyenne et d'une constitution large et énergique; leur charpente osseuse, très-développée, est revêtue de masses musculaires abondantes; le tronc et les membres sont d'une force qu'ils doivent à l'habitude de continuels et durs travaux. Le dos voûté, le balancement de la démarche, révèlent dans la plupart une vie passée au roulis des navires et sous le ciel peu élevé des entreponts; leur poitrine pourtant, quoique comprimée par cette rondeur où se déjettent les épaules, décèle par sa largeur une grande puissance de pectoraux.

La physionomie des hommes est généralement sévère, malgré l'air de bonhomie qu'y répand la douceur du regard. L'activité et le courage, traits distinctifs de leur caractère, se cachent presque toujours sous une inertie apparente, comme la fougue de leurs passions sous de l'impassibilité extérieure.

La mer, dont les produits sont la richesse de ces côtes, devient en quelque sorte l'élément principal de leurs habitans. C'est sur elle que les femmes elles-mêmes conquièrent souvent leur nourriture de chaque jour, coquillages et poissons, que leur apporte et leur laisse la marée; tandis que les hommes vont, à travers les dangers et les fatigues, chercher des bénéfices plus considérables dans des expéditions lointaines.

La vie de ces derniers, s'écoulant presque continuellement sur les vagues, finit par en faire pour eux une patrie. Ils ne viennent à terre que lorsque la nécessité les y pousse. Quand l'intervalle de deux campagnes les oblige d'y passer quelques mois, les premiers jours se sont à peine écoulés au sein des affections de famille, que l'ennui les gagne, et on les voit, pour tromper cette espèce de dégoût, se jeter dans les barques qui font la pêche territoriale, en attendant qu'ils puissent partir pour leur grand cabotage et leur voyage de long cours.

Leur tempérament, formé dès l'enfance aux fatigues de leur âpre profession, supporte, sans perturbation aucune, les travaux excessifs et les intempéries de saisons auxquelles ils se trouvent exposés sans cesse. Les maladies sont très-rares parmi eux. Lorsqu'ils échappent aux combats et aux tempêtes, dont leur vie est semée, ils atteignent généralement une extrême vieillesse.

La vie des femmes, sans être aussi pénible, est généralement très-laborieuse. Presque toutes exercent une profession. Qu'elles s'occupent des soins d'un petit commerce, qu'elles préparent et marinent le poisson expédié pour l'intérieur, ou bien enfin qu'elles consacrent leur temps à la pêche dans les rochers ou les basses-eaux, il est rare qu'on les surprenne un seul instant inactives. Aussi l'indigence y est-elle excessivement rare, et la mendicité inconnue.

Leur conformation, comme celle des hommes, est très-puissante. Leur vigueur leur permet de porter des fardeaux et d'affronter le danger avec une facilité et un courage dont sont surpris tous les étrangers.

Elles sont généralement bien faites; leur sang est riche et leurs traits empreints de beauté; bien que leur carnation soit délicate et brillante, l'air vif des grèves et la réverbération du soleil sur le sable les brunit souvent d'un hâle léger.

Les seuls défauts communs chez elles sont le peu de développement des muscles mammaires et la détérioration des dents gâtées par l'action saline de l'atmosphère.

Elles sont généralement douées des qualités qui font l'épouse vertueuse et la bonne mère de famille. Pleines de dévoûment pour leurs maris comme pour leurs enfans, c'est à cette double affection qu'elles consacrent leur vie.

Bien que les nécessités de leur profession tiennent les hommes souvent éloignés plusieurs mois de leurs épouses, les infidélités conjugales sont si rares, qu'il est beaucoup d'endroits où l'on ne pourrait citer un seul exemple d'un tel scandale.

La femme jouit presque toujours dans sa maison d'une puissance qui semble un reflet des vieilles mœurs gauloises : c'est elle qui a l'administration de la fortune; elle reçoit les profits, elle en règle et réalise l'emploi; et, il faut l'avouer, son intelligence autant que son économie justifie l'étendue de ses attributions.

Une apparence d'aisance et de richesse règne dans toutes les maisons, dont la fortune consiste en beau linge destiné à la dot des filles, et en

vêtemens *cossus* réservés pour les jours de fêtes.

Ces vêtemens sont généralement remarquables par leur élégance. Leur variété, aussi grande qu'est le nombre des localités, les fait échapper aux généralités d'une description unique. Nous nous efforcerons cependant de faire connaître les costumes les plus remarquables de notre littoral par des citations empruntées à quelques-uns de nos écrivains :

« Rien de gracieux et de pittoresque, dit M. Lucas, dans son *Itinéraire dans le Morbihan*, comme les vêtemens des riverains bas-bretons. C'est quelque chose du costume des pêcheurs italiens et des montagnards grecs : la jupe de toile de ceux-ci, et le bonnet écarlate si coquettement posé sur le front du Napolitain; c'est tour à tour, et souvent réunis, l'habit aux couleurs vives de ce dernier, le pantalon bouffant et les longs cheveux des Hellènes. »

Nous empruntons le passage suivant au savant ouvrage de Maximilien-Raoul, sur le *Mont-Saint-Michel :*

« Le costume et les mœurs de ces coquetiers (pêcheurs de coques) sont vraiment une des curiosités artistiques du mont. Leurs jupes ou leurs pantalons, lestement relevés, laissent voir une jambe vigoureuse. Ils ont, en guise de ceinture, une chaîne de deux ou trois petites *sabrettes*, sacs de filet, pour mettre leurs coques, et portent tous, hommes et femmes, une devantière attachée sur leur tête et tombant sur leur dos... Quel luxe de forme et de couleur !

» A cinquante pas d'eux vous croiriez être sur la côte d'Afrique, devant une troupe de Kabiles. Ces gens-là tiennent aussi beaucoup des *lazzaroni* et pour les mœurs, et pour la tenue, et pour le caractère de physionomie.

» Pendant l'hiver, leur costume est complété par une sorte de bonnet à la Louis XI, auquel il ne manque que deux ou trois médailles et coquilles en plomb pour rappeler le monarque lui-même dans le négligé qu'il promenait quelquefois hors les fossés de Plessis-les-Tours. La devantière du montois actuel le dessine absolument comme le manteau du roi d'alors, et le reste du costume est presqu'à l'avenant. »

Nous terminerons ces citations par un emprunt fait à l'*Histoire de Boulogne* de M. Bertrand :

« Qu'on s'imagine une femme brillante de fraîcheur, les cheveux châtains artistement relevés et maintenus par un petit bonnet garni de dentelle, dessinant exactement toute la forme de la tête; qu'on ajoute à cela un long corset d'étamine ou de perse, couleur brune, à fleurages rampans, avec des manches d'étoffe dorée, retroussé esjusqu'au milieu des bras; une jupe de drap écarlate, bordée d'un large ruban rose ou ponceau, formant la queue sur une autre jupe de drap gros-bleu; un fin bas de coton bien tiré, des souliers de drap, un fichu de mousseline brochée, un large crochet d'argent au côté, d'énormes bagues, de grosses boucles d'oreilles, une large croix, un cœur volumineux, le tout de l'or le plus fin et travaillé en pointes mates et polies, et l'on aura trait pour trait l'ensemble du costume d'une matelote boulonaise. »

Auprès de la description de cette parure de fête, nous donnerons celle de l'accoutrement des pêcheurs.

« Plusieurs gilets et une cravate de grosse étoffe, des caleçons de froc, trois ou quatre paires de bas, de grandes bottes, une casquette de toile goudronnée, dont la visière sert de gouttière sur le dos, ou un bonnet de laine rouge, un large *bougearon*, un tablier et des manchettes de cuir, une capote appelée *hulot*, imperméable par son épaisseur, des gants sans doigts liés autour du poignet avec une corde, tel est le costume des pêcheurs. »

Quelques-uns de ces costumes ont pourtant modifié leur originalité si pittoresque, mais ces changemens ne leur ont enlevé dans presque aucun endroit un ensemble qui, malgré ces changemens, leur donne une physionomie particulière et toute locale.

Telles sont les mœurs qui, dans la plus grande partie de nos quartiers maritimes, semblent jeter encore un reflet de l'ancienne société dont, partout ailleurs, ont disparu les traces.

L'immobilité morale où ces rivages sont restés stationnaires s'explique par la profession de leurs habitans.

Dans les autres localités, la population se transforme par le départ et le retour de beaucoup de ses membres, que les nécessités de leur commerce ou de leur profession, appellent et font séjourner dans les villes voisines, et qui rapportent plus tard, dans leur pays natal, de nouvelles idées et de nouveaux besoins.

Dans les contrées maritimes, c'est la navigation qui absorbe l'activité de tout ce qui dans leurs habitans n'est pas sédentaire; or les déplacemens qu'elle nécessite, loin, comme les autres voyages, de polir les hommes au frottement des autres hommes, est la cause qui immobilise la civilisation dans tous les pays qui s'adonnent à la marine.

Etudiez l'existence du marin, et cette assertion vous paraîtra évidente.

Est-il en mer? que peut être sa vie dans le cercle si borné des relations que lui offre le pont d'un navire au milieu des immenses solitudes de l'Océan, si ce n'est une longue apathie rompue seulement la présence du danger?

Est-il dans un port national ou étranger? il n'y reste qu'un temps, toujours absorbé par le travail d'un déchargement, l'arrimage d'un fret ou la réparation de quelques avaries, et durant lequel il trouve à peine quelques heures à consacrer au plaisir.

Il revient donc toujours, tel qu'il était parti, au

milieu d'une population dont tous les rapports avec les marins en relâche ne diffèrent nullement de ceux qu'il a eus lui-même dans les ports qu'il a fréquentés.

Telles sont, en résumé, ces mœurs si variées et si étrangères à nos idées, qu'elles échappent à la précision de nos analyses. Le mode le plus sûr de les faire connaître dans leur pittoresque variété, est de les dramatiser par le récit, comme le précédent volume l'a fait pour les pêcheurs bas-normands dans l'histoire de la maréieuse Berthe.

F. G.

Roulis et Tangage.

Ces mots expriment les deux mouvemens que la mer imprime habituellement aux navires.

Dans le premier cas, c'est l'oscillation du bâtiment dans le sens de sa largeur, oscillation qu'il décrit lorsque les lames, en le prenant en flanc, le font pencher à tribord et à babord tour à tour. Dans le second cas, le balancement s'opère sur la longueur, le renflement et l'abaissement de la houle ou des vagues, élevant alternativement son avant et son arrière, qu'elles abandonnent après à l'action de leur propre pesanteur, qu'augmente et accélère la réaction de la partie opposée.

Dans ces deux mouvemens, le centre de gravité est toujours le point d'appui.

Dans le tangage, le navire peut être considéré comme se mouvant sur un axe horizontal que l'on suppose passer par ce point perpendiculairement à son diamètre. Dans le roulis, l'axe horizontal sur lequel il se balance est supposé traverser ce même centre perpendiculairement à la longueur.

Les embarcations aux fonds fins et aux façons élancées sont celles que la mer tourmente le plus violemment. On en a vu qui, surprises par un calme subit dans une mer dure et creuse, finissaient, à la suite de son agitation, par éprouver un démâtement. Ces momens où la chute d'une tempête laisse la mer houleuse sont ceux où, pour tout navire, le roulis et le tangage sont le plus fatigans et le plus dangereux.

La force du vent, celle des lames et la construction du bâtiment ne sont pas les seules causes qui influent sur la manière dont le navire se comporte à la mer. L'influence de l'arrimage doit être d'autant plus soigneusement étudiée, que ses dispositions peuvent non-seulement, dans un navire sain, harmoniser ces deux mouvemens de manière à rendre leur action le moins nuisible possible à la solidité de la carène, mais que, par les sages calculs de ses aménagemens, on peut même remédier aux défauts natifs d'une embarcation mal construite.

Il faut, pour cela, combiner les effets que produisent les dispositions de la charge.

Le navire souffre et roule durement lorsque le poids porte trop sur le centre; il fatigue et tangue avec violence lorsque c'est sur les extrémités que s'appesantit la surcharge.

C'est donc à l'habileté des câliers à prévoir, par le caractère du navire, les endroits où doivent être placés les objets les plus lourds, afin de neutraliser autant que possible, en les combinant, ces deux mouvemens, dont les secousses, fatigantes et nuisibles pour l'équipage, sont désastreuses pour le navire, dont elles ébranlent la coque, délient la charpente, et compromettent la mâture.

Hygiène navale.

L'ÉQUIPAGE.

Il s'agit de peupler ce navire que nous avons dépeint comme un monde isolé dans le monde universel. Là, comme dans ces grandes sociétés qu'on appelle nations, il existe, en effet, une constitution individuelle, des mœurs, un langage, des distinctions hiérarchiques et même une législation à part, qui font des navigateurs de profession en quelque sorte une variété de l'espèce humaine. Pour faire un bon marin, a dit je ne sais quel publiciste, il faut être deux fois homme; c'est qu'effectivement l'homme de mer, comme les animaux amphibies, comporte une double nature; c'est assez dire que tout individu n'est pas propre au métier : il faut pour cela ce qu'on appelle une vocation, c'est-à-dire une complexion physique et morale appropriée aux exigences de la profession.

Et d'abord, il est évident que l'insulaire et l'habitant des côtes maritimes, naturalisés en quelque sorte avec l'élément qui les environne et qu'ils ont appris, dès l'enfance, à connaître, à braver, à chérir; habitués à disputer chaque jour à la mer l'existence que leur refuse un sol ingrat et stérile, existence achetée au prix des travaux les plus pénibles et des privations les plus rigoureuses; il est évident, disons-nous, que ces hommes robustes, industrieux, pleins d'audace, en passant de la barque de pêcheur sur le navire de l'Etat ou du commerce, ne font que continuer, même avec plus de douceur, la vie qui leur est habituelle, et constituent, pour ainsi dire, des marins tout faits. Bien entendu qu'il n'est question ici que du marin modèle, et que nous faisons abstraction de cette espèce détériorée qui traîne languissamment une existence éphémère sur certains rivages marécageux, et qui trop souvent n'est qu'un amas de victimes sacrifiées à l'exigence de nos lois absolues.

Ce n'est pas que l'habitant de l'intérieur des terres ne puisse, avec le temps, acquérir les qualités d'un bon marin; mais c'est une pénible éducation à faire, et le *conscrit* supporte avec impatience et dégoût une situation transitoire que le *marin des classes* endure au moins avec résignation comme l'affaire de toute sa vie. Néanmoins il faut distinguer entre les individus que la conscription appelle à bord des vaisseaux. L'habitant des montagnes, pourvu d'énergie, d'adresse et d'intrépidité comme l'insulaire, n'a guère besoin que de se familiariser avec ses nouveaux devoirs, pour bientôt marcher de pair avec le matelot d'origine. Le simple laboureur, avec l'habitude du travail et de la sobriété, est naturellement moins alerte et surtout moins couurageux que le montagnard, et l'on a vu fréquemment ces hommes paisibles et méticuleux succomber au regret de la vie des champs et à la terreur inspirée par le formidable appareil d'un vaisseau de guerre. Ces premières impressions vaincues, le paysan peut devenir bon matelot. Quant à l'habitant des villes, sa constitution délicate se ploie difficilement au rude métier de la mer; il apporte au sein des équipages ses habitudes de débauche et d'insubordination; souvent il devient nostalgique; mais les *Parisiens* d'aujourd'hui sont moins naïfs et maladroits que ne le pensent les vieux marins, et l'on en voit quelques-uns honorer la profession, tant l'éducation et l'habitude ont d'empire sur la nature humaine.

L'opinion générale est que pour devenir bon matelot il faut naviguer de bonne heure. Cet axiôme, vrai dans son application aux marins des classes, est moins exact à l'égard des conscrits; car si l'habitude n'est contractée dès la plus tendre enfance, il faut que la constitution soit déjà faite pour résister aux fatigues de la navigation, et c'est une disposition très-sage que de ne permettre l'enrôlement volontaire pour la marine qu'à l'âge de dix-sept ans, *excepté pour les enfans des marins.*

Comme nous l'avons fait pressentir, la constitution physique des navigateurs doit être radicalement forte. Les hommes de stature moyenne et largement développés présentent les conditions les plus favorables. Certaines attributions réclament cependant une taille avantageuse; telle est celle de gabier à bord des grands navires. La loi fixe à cinq pieds la taille requise pour les marins. Il serait superflu de dire que le marin doit jouir d'une santé robuste, si ce n'était qu'il est essentiel de faire ressortir les graves inconvéniens qui résultent de la présence de valétudinaires, source d'embarras et même de dangers pour le reste de l'équipage. Un axiôme fondamental en marine, c'est que tout ce qui est inutile à bord devient, par cela même, essentiellement nuisible.

Il ne suffit pas que le navigateur soit originairement pourvu d'énergie; il faut de plus qu'il manifeste un goût décidé pour la profession; il faut que son cœur soit étranger ou du moins supérieur à ces sentimens instinctifs qui nous attachent au foyer domestique, à la famille, aux douceurs d'une existence uniforme et paisible; que son âme soit tourmentée du besoin de ces impressions fortes, de ces péripéties violentes dont est semée la carrière du navigateur, dominée par des motifs de curiosité, de gloire ou de fortune plus puissans que les liens qui l'attachent à la patrie.

La réunion de tant de qualités est rare, sans doute; aussi faut-il convenir que sur la totalité d'un équipage, à peine peut-on, en général, compter un dixième de vrais marins. (Willaumez.)

L'origine mérite d'être prise en considération, eu égard à la destination du navire : les hommes du Midi doivent être préférés pour les navigations intertropicales, ceux du Nord pour les navigations polaires; mais le marin consommé est réellement cosmopolite. A ce sujet nous dirons un mot d'une question controversée, celle de savoir s'il est avantageux ou non de composer un équipage avec des hommes du même pays? Nous osons nous prononcer pour l'affirmative, car de cette homogénéité résulteront d'abord plus d'ensemble dans l'action, puis plus d'harmonie dans les rapports individuels. Sous ce point de vue, le régime des classes l'emporte encore sur celui de la conscription, lequel rassemble de tous les départemens des hommes différant de mœurs et de langage, qui ne peuvent se convenir ni même se comprendre. L'inconvénient de voir les enfans du même sol fomenter mutuellement les regrets de la patrie, ne peut entrer en compensation avec le plaisir, si salutaire à l'homme qui souffre, de pouvoir s'épancher dans le sein d'un frère.

Les réglemens ont fixé le nombre d'hommes destinés à l'armement des navires de différentes forces. Règle générale, et par les raisons déjà déduites, ce nombre doit être basé sur les besoins rigoureux du service. Le personnel ainsi constitué, procédons à la distribution des rôles.

Le personnel comprend deux catégories bien tranchées : l'état-major et l'équipage proprement dit. L'officier et le matelot sont deux hommes très-différens dont nous nous proposons d'esquisser la physionomie spéciale; ici nous les envisageons sous le rapport des attributions particulières et des traits caractéristiques qui naissent de leurs diverses fonctions à bord. Ces fonctions sont assez régulièrement départies selon les degrés d'aptitude individuelle : les habitans d'un navire se voient de si près et dans des circonstances si variées qu'ils ont bientôt la mesure exacte de leur valeur comparative, de sorte que chaque individu, comme chacun des objets d'armement, se trouve promptement rangé à la place

qui lui convient. Procédons par ordre ascendant.

Les *mousses* sont la véritable pépinière des marins. Ce sont des enfans de douze à seize ans, qui n'ont pas d'attributions déterminées, et qui, dans celles que le caprice leur impose, passent par les épreuves du plus rude esclavage. Le type du mousse est un petit être vicieux, indocile et malin, intrépide, effronté, malpropre et gourmand, paresseux et menteur, groupe de qualités qui dérive de son manque absolu d'éducation et surtout de sa position misérable. Décoré de sobriquets bizarres, *grain de sel* ou *cartahut*, il est à la merci de tout le monde. Victime perpétuelle de la capricieuse brusquerie des matelots, il apprend bientôt que la sagesse est une égide impuissante contre les mauvais traitemens; et dès-lors il lutte de vices contre les rigueurs. A mesure que sa peau délicate s'endurcit sous les coups, sa jeune âme se raidit contre la douleur, et lorsque l'âge, effacant les défauts de l'enfance, vient le soustraire aux causes qui les fomentaient, le mousse intraitable fait un excellent matelot.

Les *novices*, jeunes gens de seize à vingt-cinq ans, sont l'intermédiaire du mousse au matelot. En partie soumis encore à l'état de servitude qui pèse sur le premier, le novice, par son âge et sa force, est affranchi de la plupart des traitemens humilians auxquels le mousse est en butte, et déjà son instruction lui permet de partager les travaux du matelot sur le pont.

Les *matelots*, divisés en quatre classes, constituent la masse de l'équipage et sont affectés à tous les travaux du bord; nous allons l'étudier dans ses attributions principales. Les *gabiers* sont l'élite des matelots, la fleur de l'équipage; affectés à l'entretien du gréement et à l'exercice des manœuvres hautes, leur séjour habituel est dans les hunes: il y a des gabiers de grand-mât, d'artimon, de misaine et de beaupré, dont chaque groupe, commandé par un chef de hune, rivalise de soins et de coquetterie pour la tenue de son mât. Sur eux repose la réputation du navire, pour ce qui est d'un gréement bien *peigné* ou d'une évolution brillante. Jeune, alerte, intelligent, le gabier vole au commandement, soit qu'il faille s'élancer sur les vergues, grimper à cime de mât, ou, de là, s'affaler en un clin-d'œil par une drisse ou un galhauban. C'est un jeu pour lui de courir, comme un écureuil, du couronnement à la poulaine, en se paumoyant par les cordages, voyage aérien qui s'effectue sans toucher le pont. C'est le gabier qui, dans la tempête, va dégager, au péril de sa vie, une manœuvre embarrassée, ou serrer une voile que le vent agite avec fureur et menace d'emporter avec lui. C'est encore lui qui, dans les combats, fait pleuvoir une grêle de balles sur le pont ennemi, jette le grappin d'abordage dans les haubans, et s'élance après au milieu du carnage. Il a de plus des habitudes d'ordre, de propreté, de discipline. Adroit et laborieux, sa hune, dans les jours de repos, est un atelier où s'exécutent les travaux les plus délicats avec le bois ou le chanvre. Aussi le gabier a-t-il le sentiment de sa valeur: il marche la tête haute et le front toujours serein; le coloris de la santé perce à travers sa peau brunie par les rayons du soleil. Ces heureuses dispositions il les puise dans l'estime des officiers et de l'équipage, autant peut-être que dans cette existence active, aérienne qui développe si puissamment les facultés corporelles.

Les *caliers*, matelots non moins estimés, forment contraste avec les gabiers dont ils sont les antipodes, car eux vivent confinés dans les profondeurs du navire, préposés qu'ils sont au pénible service de la cale. Volontairement condamnés à traîner dans un réduit obscur et méphitique leur existence solitaire, les caliers sont, en général, des hommes aux proportions herculéennes, au poil noir et touffu, au teint hâve, à la physionomie morose, habituellement silencieux et bourrus. Malgré cet air malheureux, le calier se complaît dans sa demeure souterraine, rarement on le voit promener sur le pont son visage sinistre, si ce n'est lorsque la fraîcheur et l'obscurité de la nuit le convient à venir, incognito, respirer l'air des vivans. Comme le hibou, la lumière le blesse, et peut-être craint-il d'exposer aux quolibets son front poudreux et ruisselant de sueur, ses vêtemens négligés et malpropres. Car, voyez-vous, le calier fait un métier de forcat. Harcelé de tous côtés par celui-ci qui veut de l'eau, par celui-là qui veut du bois, du cordage, etc., le malheureux ne sait auquel entendre; nu jusqu'à la ceinture, tant la chaleur l'étouffe, il remue avec effort cent objets pour en dégager un, qu'il cherche à tâtons, en rampant à plat-ventre, toujours maugréant et donnant à tous les diables la meute des importuns qui l'exposent à se casser bras et jambes, ce qui n'arrive que trop souvent. Nonobstant, le calier commande le respect, car c'est un vieux loup de mer, un homme de confiance, qui sait son arrimage sur le bout du doigt; il ne serait pas prudent d'ailleurs de l'irriter, car les bras musculeux qui déplacent de si lourds fardeaux portent des coups terribles.

Les *canotiers* sont aussi des matelots d'élite. Jeunes, fringans et coquets, les canotiers du capitaine et de l'état-major aiment à faire briller l'agilité de leurs embarcations élégantes et légères; ils en sont jaloux comme un amant de sa maîtresse. Il fait beau les voir penchés, les bras tendus, le front baigné de sueur, hâler sur l'aviron flexible, et lancer en passant la piquante apostrophe au canot rival qui s'épuise à soutenir une lutte inégale. Ils diffèrent en cela de l'impassible *chaloupier*, dont le lourd aviron bat les flots dans un rhythme invariable: c'est que son rôle, à lui, n'est pas d'aller vite, mais d'aller long-temps.

Les *chefs de pièce* et les *chargeurs* pour les bat-

teries sont également choisis parmi les meilleurs matelots. Le chef de pièce, dont le coup-d'œil sûr et rapide neutralise les effets du roulis, sait à volonté couper un mât ou planter un boulet à la flottaison du navire ennemi. Le chargeur s'expose bravement tout entier hors du sabord; on l'a vu même, dans la chaleur d'un combat bord-à-bord, arracher l'écouvillon des mains du chargeur opposé. L'un et l'autre prennent soin de leur pièce, dont la platine resplendit sur la culasse, comme l'or sur l'ébène.

Les *timoniers* sont encore des matelots expérimentés auxquels est confiée la barre du gouvernail; de leur habileté dépend la rectitude de la marche, et partant la juste estime de la route. L'œil fixé sur le compas et l'oreille attentive au commandement, le timonier sait ménager un beau virement de bord, ranger à l'honneur un danger, éluder le choc désastreux d'un coup de mer, ou décider le succès d'un abordage. Le timonier est le gardien du pavillon national, fait parler aux pavillons de signaux un langage que souvent il n'entend pas lui-même. (Voy. *les Pavillons*, p. 35.) Aux timoniers nous adjoindrons les *pilotins*, jeunes gens ordinairement de bonne famille, qui viennent faire à bord des vaisseaux de l'Etat le temps de service exigé pour acquérir le brevet de capitaine au long cours. Doués d'une éducation libérale, habitués aux douceurs de la maison paternelle, ils supportent avec peine une condition servile et s'accommodent peu du régime du bord; aussi sont-ils enclins à la nostalgie.

A part quelques autres fonctions moins importantes dont nous parlerons, le reste de l'équipage prend le nom collectif de *matelots sur le pont*. Plaçons ici quelques considérations sur les caractères particuliers qui dérivent du terroir. En général, le matelot gascon passe pour être gai, spirituel, conteur et bouffon, communicatif, brave par entraînement. Le matelot normand, sous de belles apparences, est lent et dénué d'énergie, propre, économe et sobre, mais égoïste, chicaneur et maudissant le service. Le matelot provençal, vif et bavard, est avantageux, querelleur et sournois, sobre et libertin, délicat et souvent pusillanime. Le Basque participe des qualités brillantes du Gascon et de celles plus solides du matelot breton : celui-ci, lent, obtus, insouciant, intempérant, mais franc, généreux, intrépide et discipliné, nous offre le modèle du vrai matelot. On conçoit qu'à ces portraits il existe beaucoup d'exceptions, et qu'un homme, quelle que soit son origine, peut, avec d'heureuses dispositions, devenir un excellent marin.

Cette active population est dirigée dans les travaux de détails par les officiers mariniers désignés sous les noms de *premier maître, second maître, quartier-maître*, appelés, par assimilation, dans les équipages de ligne, *adjudant, sergent* et *caporal*. Sévère et redouté, l'officier marinier fait mouvoir d'un coup de sifflet, interprète du commandement supérieur, la tourbe docile des matelots. Il est superflu de dire que cette prérogative est acquise par de longs et d'éminens services. Le maître est le bras droit de l'officier, auquel ses connaissances pratiques sont parfois d'un grand secours. Dans les équipages de ligne, le maître peut devenir officier; sous le régime des classes, jamais.

Parmi les ouvriers marins qui ne sont matelots que par assimilation et qui proviennent des directions des ports, nous distinguons d'abord les *calfats*, dont l'occupation est de prévenir les voies d'eau moyennant l'étoupe et le goudron dont ils remplissent les fentes des bordages, et de veiller à l'entretien des pompes. En conséquence le calfat, naturellement naïf, se considère comme très-essentiel à bord; il est vrai que, pendant le combat, il parcourt les entreponts, muni de bouchons d'étoupe, pour obvier momentanément aux ravages des boulets. Son étroitesse d'esprit, dérivant d'une industrie fort circonscrite, jointe à la malpropreté de ses fonctions, ont fait du nom de calfat une qualification injurieuse. Les *charpentiers* sont chargés des réparations de la coque, de la mâture, des emménagemens; les *voiliers*, de la confection et de l'entretien des voiles, tentes, hamacs, etc. Le *forgeron*, l'*armurier*, ont des attributions que leur titre désigne assez. Le premier de chacune de ces professions prend le titre *de maître*. Il existe encore un *maître-pilote* chargé de sortir et rentrer le navire dans les ports de France; hors de là, le pilote s'utilise au service de la timonerie, qui a aussi son maître ou *chef de timonerie*. Le *maître-canonnier* est ordinairement un sous-officier de l'artillerie de marine, qui enseigne l'exercice, confectionne les gargousses, veille à l'entretien des canons, etc. Le *capitaine d'armes* est encore un maître chargé de l'exercice et de l'entretien de la mousqueterie; mais son mandat principal est de maintenir l'ordre, de signaler et de saisir les délinquans : c'est, à vrai dire, le commissaire de police du bord. Le *magasinier* ou gardien de la fosse-aux-lions préside à la distribution des objets de consommation que renferme le magasin général. Puis viennent les employés des vivres : le *commissaire aux vivres*, chargé de dispenser les alimens à l'équipage; il a sous sa direction le *distributeur* de rations, le *boucher*, le *boulanger*, le *tonnelier* et autres commensaux de la cambuse. En raison du méphitisme et de l'obscurité de leur séjour, les cambusiers sont, en général, étiolés et bouffis. Fiers de l'appui que leur prête l'administration dont ils dépendent, ils affectent un certain caractère d'indépendance et d'oubli de la discipline, d'où résultent de fréquentes altercations avec les autorités, dont le devoir est d'assurer la satisfaction des besoins et de prévenir les abus.

Le *coq*, ou cuisinier de l'équipage, comporte

rarement les qualités qui relèvent de ses fonctions culinaires. L'homme chargé de confectionner la pitance commune est souvent, au contraire, le plus inepte et le plus dégoûtant des matelots. La cuisine du marin n'est, il est vrai, ni délicate ni très-diversifiée : le lard salé, les fayols, les gourganes, soumis à la simple ébullition dans une vaste chaudière, en forment la base à peu près invariable, base sur laquelle le génie de l'artiste est nécessairement à l'étroit. Quoi qu'il en soit de l'exiguité de ce régime spartiate et du peu de sensualité des matelots, ceux-ci n'ont que trop souvent des plaintes à porter sur l'incurie et la malpropreté du coq : heureux lorsque l'infidélité de l'étamage ne les expose pas à de funestes accidens!

Un personnage auquel nous devons une mention en passant, c'est le barbier, novice ou matelot qui, de la même main lourde et calleuse qui hâle journellement la corde goudronnée, émonde une ou deux fois par semaine le menton de quiconque réclame son office, moyennant une très-modique rétribution. La trousse octroyée du barbier réclame une double surveillance, tant sous le rapport de la netteté que sous celui de la finesse du tranchant, source de douleurs et d'éruptions cutanées.

Parlerons-nous de l'*infirmier*, espèce de matelot-paria que le capitaine envierait au médecin, s'il le trouvait capable de servir sur le pont. Aussi, combien de vigilance et de dévoûment ne faut-il pas à l'homme de l'art pour neutraliser les effets de sa maladresse? C'est que les officiers, qui n'aiment pas à voir des malades, espèrent sans doute en diminuer le nombre en les privant de soins délicats et de secours éclairés. Nous faisons des vœux pour qu'on remette en vigueur le réglement de l'an VI, qui prescrivait d'embarquer un *maître d'hospice* instruit dans les hôpitaux. Quoi qu'il en soit, l'infirmier ne tarde pas à prendre confiance dans ses lumières, et le médecin a quelquefois autant de peine à prévenir les conséquences de ses empiètemens dogmatiques, que celles de son inaptitude à saisir et à appliquer les prescriptions.

Comprenons dans l'équipage les *domestiques* de l'état-major, troupe de fainéans affairés qu'on ne trouve jamais lorsqu'on en a besoin, qui comportent tous les vices des mousses sans en offrir les qualités, et qui prennent à tâche de mériter les nombreux horions que leurs maîtres leur distribuent avec libéralité.

Franchissons l'intervalle qui sépare le faux-pont du carré des officiers, énorme distance formulée par une simple cloison. Là, mœurs grossières, habitudes crapuleuses, insuffisance de nourriture et de vêtemens, gêne et privation de liberté, rudes châtimens; ici, éducation libérale, manières civilisées, table succulente, uniformes dorés, logement commode, honneurs, autorité despotique..... Le navire est vraiment une satire amère de l'égalité. Le *commandant*, vous savez ce qu'il est : le maître après Dieu, sauf à rendre compte devant la loi; cumulant plus d'aisance à lui seul que tous ses officiers ensemble; comme Jupiter, faisant mouvoir d'un signe cette machine immense. Les autres *officiers*, subordonnés les uns aux autres quand il s'agit de service, sont tous égaux dans le carré, à part certains droits de priorité pour le logement. Chargés de la tenue de leur escouade, leur service principal consiste à commander le *quart*, c'est-à-dire à diriger la manœuvre pendant quatre heures sur vingt-quatre, plus ou moins, et à tour de rôle, la nuit et le jour, et quelque temps qu'il fasse.

Dans les grandes occasions, l'appareillage, le mouillage, le combat, dans toute circonstance délicate et périlleuse, c'est le commandant qui prend le porte-voix, car c'est lui qui répond du navire, et s'il jouit de brillantes prérogatives, il les achète souvent par d'horribles soucis. Puis viennent les officiers civils : l'agent comptable ou *commissaire*, chargé de la tenue des rôles, du paiement de la solde, enfin de la comptabilité universelle; le *docteur* ou chirurgien-major, et l'*aumônier*, quand il y en a : tous trois ont rang d'officier.

Les élèves ou *aspirans* au grade d'officier forment en quelque sorte la nuance de transition entre l'équipage et l'état-major; moitié malheureux comme les matelots, par le fait de leur position subalterne, ils exercent une partie de l'autorité des officiers dont ils vivent isolés. Les chirurgiens en sous-ordre sont assimilés aux aspirans, partagent avec eux le régime du *poste* qui sépare le faux-pont du carré.

Dans cette esquisse du personnel d'un navire, nous avons pris pour type le bâtiment de guerre; le plus comprend le moins, et pour approprier cette revue aux navires du commerce, il suffira d'opérer quelques soustractions ou modifications auxquelles l'intelligence du lecteur suppléera facilement.

LE D[r] FORGET.

Naufrage

SUR LA COTE DE PLOUGUERNEAU,

DANS LE FINISTÈRE.

« Vois-tu bien, Jobie, ce grand bâtiment qui dérive sur la côte avec le courant et le vent? il va bientôt se perdre, s'il plaît à Dieu; et c'est sans doute la Providence qui nous l'amène... Il a venté dur cette nuit, et nous aurons des débris à ramasser avant peu.

— Dis donc, Bihan, si nous allions, avec notre bateau, à bord de ce trois-mâts, pour le piloter en dedans du bassin? Je connais un bon mouil-

lage pour lui à terre du grand banc qui brise là au large; peut-être nous donneraient-ils quelque chose de bon à bord de ce grand navire pour leur avoir sauvé la vie.

— Ah! oui donc, tais-toi plutôt! Il y a deux semaines que j'ai voulu faire ça dans mon embarcation: j'étais tranquillement à pêcher du congre près de Pontusval, avec ma femme et sa cousine; le poisson ne mordait pas, et j'avais dit cependant cinq bons *Pater* et autant d'*Ave Maria* avant de jeter ma ligne à l'eau; j'enrageais, et il aurait fallu me regarder de bien près pour me voir rire. Tout-à-coup, en relevant la tête, j'aperçois un brick qui barbotait dans les lames, et qui s'en venait en plein drossé par les courans. Attrape, dis-je aussitôt, à rentrer nos lignes et à lever notre grappin; et me voilà à courir à sec de voiles sur le bâtiment en perdition. Je monte à son bord, et les voilà tous à m'embrasser en anglais, car je crois bien que c'étaient des Anglais, ou peu s'en faut. Le capitaine savait qu'il allait se perdre; et, par signes, je lui fis comprendre la manœuvre qu'il fallait faire pour sauver le bâtiment. Combien penses-tu qu'il m'ait donné pour ma peine et pour les avoir sauvés de la mort, ces mauvais hommes-là?

— C'étaient des Anglais? m'as-tu dit.

— Oui, des Anglais; car ils avaient des figures bien rouges et qu'ils parlaient de la gorge.

— Ils t'ont donné... Vous étiez à trois, n'est-ce pas, dans l'embarcation?

— Oui, à trois: moi, un; ma femme, deux; et sa cousine, trois.

— Eh bien! ils t'auront donné... Combien de temps as-tu passé à leur bord?

— J'y ai passé une demi-heure, une heure, peut-être, ou une heure et demie tout au plus, mais pas plus de deux heures.

— Ils t'auront donné pour cela vingt-cinq, trente ou trente-cinq écus, peut-être bien.

— Allons donc! une ou deux livres de viande salée, mon ami, et une demi-bouteille d'eau-de-vie qui avait bon goût assez, mais qui ne se sentait pas passer au gosier.

— Deux livres de viande et une demi-bouteille d'eau-de-vie pour les avoir sauvés!

— Pas davantage; après cela, sauvez donc la vie à des hommes!

— Et ils ne t'ont pas seulement donné un peu d'argent?

— Pas ce qui te ferait mal à l'œil en argent. Seulement le capitaine m'a mis dans la main trois petites pièces en or, mais trois petites pièces si petites, si petites, que je n'y pensais plus en te parlant.

— En ce cas, il ne faut pas sauver ce gros bâtiment qui dérive en grand sur la côte. On a plus de profit à ramasser les hommes une fois morts, et les débris du navire une fois perdus, qu'à sauver la vie à un équipage et à empêcher un bâtiment de se perdre. Deux livres de viande et une demi-bouteille d'eau-de-vie!

— Oui, deux livres de viande, et de la viande salée encore!

— Une demi-bouteille d'eau-de-vie qui ne râclait pas le gosier encore!

— Oui, une demi-bouteille d'eau-de-vie douce comme du ratafia des quatre-fruits.

— Et trois petites pièces d'or qui valaient peut-être trente écus?

— Pas plus.

— Les coquins! Il faut laisser ceux-ci se noyer; car si nous sauvions ce navire, nous le verrions peut-être disparaître au large en se moquant de nous. Entends-tu comme le vent souffle et comme la mer grossit? Il n'est pas possible, il faut que ce soit la sainte Vierge Marie qui ait fait cette tempête-là pour nous.

— Parons-nous à profiter de ce coup de temps.»

Le bâtiment qu'avaient aperçu nos deux pêcheurs luttait en effet contre la tempête, et luttait, hélas! sans espoir de salut; chacune des voiles qu'il présentait à la violence du vent pour essayer à s'éloigner de la côte, était déchirée en mille pièces par la bourrasque furieuse. Poussé par la masse énorme des lames qui le heurtent en travers, il tombe en roulant sur le rivage blanchi par l'écume des vagues qui mugissent sur le sable soulevé; il mouille ses ancres sur le fond qu'elles labourent en cédant à l'effort des câbles. Efforts inutiles, vain et dernier espoir! le bâtiment s'entr'ouvre; son équipage et ses passagers se pressent sur le pont, montent dans les cordages, au haut des mâts que la mer couvre déjà, que le vent fait plier comme de frêles roseaux. Les malheureux élèvent vers le ciel en courroux leurs mains suppliantes; ils confondent leurs cris. A terre, c'est un autre spectacle: les paysans, rassemblés sur le bord de la mer, l'espoir dans les yeux, l'impatience dans leurs gestes, attendent que les flots soulevés leur apportent les fruits du naufrage. Pendant que les matelots et les passagers du navire les implorent, ils leur tendent les bras, mais pour les saisir, les attirer à eux et les dépouiller. A chaque cri de terreur des naufragés, les pêcheurs du rivage répondent par un rugissement d'allégresse; la tempête est la plus forte, et les vœux de la cruauté sont seuls exaucés. Le navire disparaît dans une rafale épouvantable, et les montagnes d'eau qui se roulent en hurlant les unes sur les autres ne laissent voir au-dessus des flots que les pointes des rochers sur lesquels le bâtiment est venu se briser.

La rafale a passé comme un coup de foudre; une acalmie lui a succédé; quelques têtes d'hommes et de femmes se montrent au sommet des lames; quelques débris surnagent: c'est sur ces débris que se porte d'abord l'avidité des paysans; ils les hâlent à terre comme une conquête, en se

jouant avec les vagues furieuses; puis après c'est sur les naufragés qu'ils nagent : c'était la proie qu'ils attendaient. Aussi, voyez avec quelle curiosité dévorante ils regardent, ils comptent ces passagers tremblans, à peine échappés aux flots. Pendant que ceux-ci adressent des actions de grâces à ceux qu'ils prennent pour leurs sauveurs, les pêcheurs s'arrachent, se disputent les vêtemens dont ils dépouillent leurs victimes. La montre qu'ils aperçoivent à la ceinture des marins passe dans leurs mains avides; l'anneau qui brille à leurs doigts engourdis leur est ravi avec une joie féroce et une cruauté impassible. Il y a des femmes parmi les naufragés; mais il y a des femmes aussi parmi les pêcheurs réunis sur le rivage, et celles-ci sont impitoyables; l'une d'elles va jusqu'à briser avec ses dents la bague qu'elle n'a pu ôter au doigt gonflé de la femme qui pleure sur le corps inanimé de son mari.

Le temps cependant s'est apaisé; les infortunés échappés à la tempête restent à demi nus, pendant la nuit, sur la plage inhospitalière où la vague les a jetés mourans. Des feux allumés par les paysans, pour éclairer les travaux du sauvetage pendant l'obscurité, servent à réchauffer les membres glacés des naufragés. Les cris de joie des pêcheurs se mêlent aux lamentations de leurs hôtes infortunés, toutes les fois qu'ils parviennent à tirer à sec une épave du navire, une caisse de marchandises, débris de la fragile fortune que les passagers avaient confiée aux flots. Le jour se fait bientôt, le vent est tombé; le ciel, qui quelques heures auparavant vomissait la tempête et la foudre, a repris sa sérénité, et il semblerait sourire à la nature, si les lambeaux d'un navire et les cadavres entassés sur le rivage n'étaient pas là pour attester les malheurs de la veille et le délire encore tout récent des élémens.

Avec le jour naissant, un bâtiment de guerre qui rôdait sur la côte est venu, à peine échappé à la bourrasque, mouiller sur le lieu de l'événement pour s'opposer à la fureur trop connue des habitans de cette côte après tous les naufrages. Les postes voisins de la douane accourent aussi; chaque matelot de l'Etat, chaque agent de la force publique arrache aux vampires du rivage la proie qu'ils veulent disputer à la mort même. L'ordre se rétablit; l'humanité veille à côté de la cupidité. Mais les paysans, repoussés dans leurs cahuttes fumeuses, s'assemblent pour concerter, pendant la nuit, une attaque contre la force armée qui déjouera leurs funestes projets.

Il y a cinquante ans à peu près que l'événement que je viens de rappeler eut lieu sur la côte de Plouguerneau. Depuis ce temps, toute une révolution a passé sur les mœurs des habitans de ces primitives contrées; et ces mœurs farouches se sont adoucies à la lueur des lumières qui ont pénétré jusque sous le toit des chaumières les plus sauvages et les plus ignorées. Aujourd'hui peut-être on ne prodigue pas encore aux naufragés, sur cette côte aride, les soins que réclament les victimes échappées à la tempête; mais du moins on ne dépouille plus de leurs seuls vêtemens les infortunés que la mer furieuse jette demi-morts sur ces plages d'airain. Oh! que la civilisation est belle, même quand elle n'inspire pas encore toutes les vertus! c'est elle qui émousse la férocité, et qui finit par désarmer la barbarie, en attendant qu'elle en fasse disparaître jusqu'aux dernières traces.

Ed. Corbière.

Mort
DE L'AMIRAL VILLENEUVE.

A Rennes, le 17 avril 1806, descendit un étranger à l'hôtel de la Patrie, rue aux Foulons, où il prit une petite chambre au premier sur une cour. Cet étranger venait d'Angleterre, où il avait été emmené prisonnier sur *le Mars*, à la suite du combat de Trafalgar; — il était débarqué à Morlaix.

Un vêtement simple, qui décelait pourtant un grade supérieur dans la marine, une grande dignité dans le maintien, la présence d'un domestique nègre suivant partout son maître à quelque distance, et avec l'expression bien marquée de la tristesse et de l'attachement, avaient plusieurs fois frappé l'attention des habitans.

Car il y avait à lire toute une noble douleur sur les traits de l'un de ces deux hommes, Pierre-Charles-Jean-Baptiste-Silvestre Villeneuve, vice-amiral. Aussi, sur *la place aux Arbres*, les jeunes gens de Rennes se détournaient-ils involontairement devant ces deux étrangers, dont la promenade n'était qu'un long silence.

Cinq jours s'étaient écoulés, et cinq jours d'attente! qu'aucune lettre datée de Paris n'était venue, adressée au marin de Trafalgar! Ayant lu dans les colonnes du *Moniteur* qu'il avait encouru le ressentiment de Bonaparte, et les bruits populaires ayant parlé de conseils de guerre, l'officier supérieur avait écrit au duc Decrès, ministre de la marine, pour connaître définitivement les dispositions du chef de l'Etat à son égard, et informer ce même ministre qu'avant de poursuivre sa route, il attendrait une réponse à Rennes.

Le 21 avril, dans la soirée, François, le domestique noir, rapporta de la salle de l'hôtel une lettre épaisse, scellée de cire rouge; il la remit à son maître, couché alors, et approcha du chevet une petite table sur laquelle brûlaient deux bougies.

Le vice-amiral rompit le cachet; puis, pâlissant comme d'indignation, posa, après l'avoir lue, sur

la table la lettre dont il avait bruyamment froissé la partie qu'il tenait dans sa main; pressant alors convulsivement son front de sa main droite, il se dressa sur l'oreiller qu'il refoula sous ses épaules, relut encore une fois, mais plus calme, cette même lettre, et termina, toujours en silence, la lecture d'un air noble et résigné.

« Du papier! François, » demanda-t-il avec bonté.

Et François, attendri sans savoir pourquoi, apporta sur la table un petit pupitre garni de tous les objets nécessaires pour écrire.

Au moment où tu recevras cette lettre, mandait le vice-amiral à sa femme, *ton mari ne vivra plus....*

« Aide-moi maintenant, François, à faire plusieurs paquets de l'argent qui se trouve au fond de mes malles.... Ouvre-les d'abord!... »

Le domestique obéit sans mot dire.

Ces paquets achevés portèrent en étiquette le chiffre de la somme qu'ils contenaient et le nom de la personne qui les devait recevoir.

« Que remues-tu là encore au fond de ce coffre, dis, François?

— Ce sont des instrumens de marine, monsieur!

— Apporte-les-moi sur mon lit.... »

C'était une longue-vue encerclée d'or et un porte-voix d'honneur d'un grand prix.... Il écrivit sur l'un de ces deux objets, je ne sais plus sur lequel : *Pour toi! brave Infernet;* sur l'autre : *A l'intrépide Lucas!* et, pendant que sa main écrivait ces deux noms glorieux, il prononça deux fois d'une voix sourde, mais énergique : « O Dumanoir!.... Dumanoir!.... »

« Couche-toi maintenant, mon ami, dit-il à François; il est tard.... Apporte-moi encore un livre que je dois avoir laissé sur la cheminée.

— Celui, monsieur, où il y a des poitrines sanglantes?...

— Tu l'as donc ouvert?...

— Oui, monsieur.... »

François remit le volume, mais ne dormit pas de toute la nuit : il avait de funestes pressentimens....

Le vice-amiral lut attentivement jusqu'à trois heures du matin environ. L'ouvrage qu'il tenait est anglais, et intitulé *the Heart* (le Cœur). Il contient la théorie du genre de mort qu'avait choisi le marin disgracié de l'Empire, qui sans doute ne le ferma que lorsqu'il se crut familier avec ses leçons.

Villeneuve parut le lendemain bien calme, calme comme il l'était au moment d'un combat. Une sérénité, légèrement altérée par quelque grand sentiment intérieur, se peignait sur son front. Le pauvre nègre aussi, qui lisait dans les yeux de son maître, fut tout joyeux de le retrouver dans cet état, jusqu'au moment où le vice-amiral lui dit : « Ce sac que voici, c'est le tien; je te le donne, François! Garde surtout avec soin un papier qu'il renferme. » Et le grand homme fit un geste comme pour serrer la main de son fidèle domestique; mais il se le défendit, car peut-être il allait trahir son dessein.... « Tu peux, dit-il, t'aller promener quelque temps;.... tu reviendras dans deux heures,.... pas auparavant,.... entends-tu?.... Laisse-moi, j'ai besoin d'être seul!.... »

François, la tête baissée, partit lentement, comme à regret.

Lorsque Villeneuve se fut assuré que François n'était pas resté au bas de l'escalier, il ferma avec soin en dedans la serrure de sa chambre, et, le *the Heart* ouvert sur la table, où de la main gauche il s'affermissait, sa main droite enfonça cinq fois de suite, de toute la longueur, dans sa poitrine la lame du couteau dont habituellement il se servait pour ses repas; un sixième coup bien juste atteignit profondément le cœur. Cette fois Villeneuve ne retira pas la lame; il sentait une blessure mortelle. Tombé sur le dos, on l'a retrouvé dans cette position tout couvert de sang.

François revint le soir; la porte de son maître était fermée, et d'ailleurs le domestique n'avait plus d'ordre à recevoir. Le lendemain, dès le matin, celui-ci, inquiet, frappe et appelle doucement :... aucune voix ne répond;... personne pourtant n'était sorti de l'hôtel, et l'on avait même, la veille, entendu quelque chose tomber ou se remuer avec assez de bruit sur le plancher de la chambre fermée... Enfin, les cris douloureux de François désespéré engagent le maître de l'hôtel Ledéax à réclamer l'autorité pour faire procéder à l'ouverture de la chambre.

Le nègre poussa des cris lugubres.

Sur la table, à côté des paquets d'argent faits la veille, se trouvait la lettre adressée à madame Villeneuve; le cadavre avait les yeux ouverts, un léger sourire contractait ses lèvres; il était un peu plus pâle qu'avant la mort; et si les blessures étaient plus larges que la lame du couteau retirée du cœur, c'est qu'apparemment, pour arracher vigoureusement le fer de chaque entaille, il avait un instant agité le manche sur l'ouverture de chaque plaie.

Le procès-verbal de cette mort tragique est daté du 23 avril 1806 : Villeneuve avait quarante-trois ans.

Ainsi périt, objet des vifs regrets de la marine française et de la vénération des étrangers, un homme grand de courage, un homme héroïque; il périt sous la crainte de la colère de l'empereur.

Nous nous sommes fait un devoir d'entrer dans quelques détails sur cette triste histoire, histoire dont on fait encore, dans les ports de France, des contes pitoyables ou ridicules. On vous dira, par exemple, que l'amiral Villeneuve, traître à Trafalgar, comme Dumanoir, s'est brûlé la cervelle, redoutant les conseils de guerre qui l'auraient condamné à mort; d'autres, qu'il fut assassiné



L. Garneray del.   Alès sc.

Une Trombe.

par ordre supérieur; d'autres, qu'il s'était enfoncé une épingle empoisonnée dans le cœur : mensonges démentis par une foule de pièces portant un caractère authentique, et surtout par la lettre et le procès-verbal dont nous avons parlé ; mensonges enfin qui, comme tant d'autres, n'auraient pas pris consistance dans quelques esprits, si la presse n'eût pas été bâillonnée à cette époque.

La capitale de la Bretagne, pays fier aussi de ses illustres marins, s'acquitta dignement des funérailles du grand homme. Un somptueux catafalque, décoré de ses insignes et couvert d'inscriptions, attendait, sous les voûtes de l'église Saint-Germain, le cercueil du brave vice-amiral, escorté par la troupe en armes, par les corps constitués, marchant aux sons d'une musique funèbre, et suivi d'une immense foule de peuple ; on remarqua même un clergé nombreux à cette triste cérémonie, car alors (et cela devait être remarqué en Bretagne) les prêtres ne s'attribuaient pas de pouvoir deviner quels derniers sentimens ont pu précéder une mort.

La terre du cimetière commun pèse encore sans distinction sur cette grande illustration maritime. Du reste, que personne ne se charge du soin de faire d'épitaphe ; il semble se l'être faite sublime, celui qui disait à Trafalgar : « Tout officier qui ne sera pas dans le feu, à portée de » pistolet de l'ennemi, ne sera pas à son poste ; » et un signal pour l'y rappeler sera une tache » déshonorante pour lui. »

A. V.

Trombe.

Une trombe est un courant d'air qui s'élève en spirale de bas en haut, et qui n'est visible que par les corps qu'elle enlève ou met en mouvement.

Les trombes ne sont point des météores dont la mer soit seule le théâtre; elles se présentent également sur les rivières et sur les lacs, dans les déserts et dans les lieux habités. C'est surtout par les ravages que, dans cette dernière circonstance, laisse après elle leur apparition, que l'on peut juger de la violence de ces phénomènes.

La trombe est habituellement accompagnée d'un vent impétueux, dont le tourbillonnement peut seul, selon nous, creuser l'espèce de siphon qu'elle forme dans l'air.

L'étendue des trombes qui ont été observées a presque toujours varié avec chacune d'elles. Leur extrémité, qui touche la mer ou la terre, est habituellement très-circonscrite. Il en est beaucoup qui, dans cette partie, ont à peine quelques pieds de diamètre. Ce diamètre s'augmente à mesure que la colonne s'élève, et atteint sa plus grande étendue au point où elle se perd dans les nuages que les objets légers, eau, poussière ou feuilles, qu'elle enlève, forment à son couronnement.

Les remarques les plus nombreuses et les plus graves, par l'appui que leur prête le raisonnement, portent à croire que l'intérieur de ces tourbillons est constamment creux. C'est entre ce centre et les parois que le vent exerce sa violence. Les objets qu'il enlève ne retombent que d'après leur pesanteur spécifique et la surface qu'ils présentent à l'action de l'air.

Quand les trombes naissent sur les eaux, leur base est toujours marquée par une violente agitation ou par une élévation de la mer dans le tube formé par leur colonne creuse. L'eau, tournoyant le long de leurs parois, s'élève vers leur chapiteau de nuages, d'où elle retombe en larges gouttes de pluie, et quelquefois même en nappe, lorsque le météore vient à se dissoudre.

L'effroi qu'elles inspiraient autrefois et qu'elles inspirent encore aux matelots, a son origine dans des récits exagérés et mensongers des désastres qu'on leur attribue. L'expérience a cependant prouvé que de légères avaries dans les voiles et dans la mâture sont les plus grands malheurs que puissent causer ces phenomènes.

Quand elles s'élèvent sur la terre, l'intensité des trombes est quelquefois si puissante, qu'elles déracinent de grands arbres et renversent des habitations.

Une des plus terribles dont la dévastation soit connue, est celle qui prit naissance, le 23 août 1823, dans le canton d'Anet, et dont la fureur se déploya sur cinq lieues de pays (1).

Ce météore, comme toutes les crises naturelles dont l'origine est inconnue, a été l'objet des suppositions les plus erronées. C'est ainsi que plusieurs savans ont voulu voir en lui la cause des débordemens de rivières et des inondations qui en sont les conséquences.

Ces suppositions et tant d'autres inspirées par l'ignorance, la crédulité et l'amour du merveilleux, disparaissent devant l'examen le plus superficiel. On concevrait, par exemple, qu'une trombe surgie de la mer, d'un lac ou d'une rivière, pût, avec l'eau qu'elle y aurait puisée, inonder quelques lieux voisins; mais comment admettre que dans un temps aussi court que celui de sa durée, et dans un espace aussi étroit que celui sur lequel s'exerce sa puissance, elle puisse

(1) Il paraît que cette trombe se forma dans un petit vallon, entre le hameau de la Ronce et le village de Rouvres.... Dans le hameau de Marchefroid, où cinquante-trois habitations ont été détruites dans une minute et peut-être moins, on a à peine entendu l'orage, et il n'y est tombé qu'un peu de grêle qui y a précédé la tempête d'un instant.

Une voiture, chargée de grains et attelée de trois chevaux, fut enlevée de dessus son essieu et ses roues, et portée sur un bâtiment dont elle creva le toit....

Des combles entiers furent enlevés dans le sens et le contre-sens de la direction suivie par la trombe.

(*Courrier Français* de l'époque.)

enlever une quantité d'eau capable de causer un débordement? comment expliquer d'ailleurs cette masse d'eau transportée dans une contrée lointaine?

Les assertions les plus contradictoires ont été avancées pour expliquer la naissance de ces phénomènes. La plupart, dénuées de preuves qui pussent leur donner de la gravité, n'ont point supporté l'étude critique des naturalistes; les autres, bien que s'étayant de quelques autorités spécieuses, ont cependant toujours été regardées comme incomplètes : de ce nombre est la théorie de Brisson, de Franklin, et de quelques autres savans, qui leur donne l'électricité pour cause. Parmi les premières, on peut reléguer le système qui les attribue à des nuages condensés par la pression de vents contraires, ou à l'action de feux souterrains, puisque les trombes apparaissent souvent sous des cieux sans nuages, et que leur mobilité, comme leur existence sur des eaux profondes, enlèvent à la dernière supposition toute probabilité et toute vraisemblance.

La nature même de ces météores, le peu d'étendue du théâtre sur lequel ils se montrent, la brièveté de leur durée, la rareté de leurs apparitions, or l'impossibilité d'observation où ces diverses causes réduisent la science, peuvent tenir encore long-temps mystérieux le secret de leur existence.

En attendant l'époque d'une explication complète, on ne peut que donner pour fondemens à une solution provisoire les faits constatés par les savans, et le terrain mobile des analogies que l'étude fait sortir des phénomènes connus.

C'est ce que nous nous sommes efforcés de faire dans ce résumé synoptique. Maintenant nous tâcherons de faire connaître la partie perspective de ce météore, par le récit d'une de ses apparitions les plus curieuses.

TROMBES OBSERVÉES PAR LE CAPITAINE COOK.

Le 17 mai 1773, le capitaine Cook voguait sous un bon frais de l'ouest quart sud-ouest, et par un temps très-clair, sur le canal de la Reine-Charlotte, lorsque tout-à-coup le vent s'affaiblit, puis tomba si complètement que le tangage, causé par l'agitation des vagues, devint très-fatigant pour les navires.

D'épais nuages, montant avec rapidité du pied de l'horizon, eurent en un instant voilé le ciel à son zénith, et bientôt les regards des équipages furent frappés par six trombes nées subitement sur différens points de la mer.

L'une d'elles passa à cinquante verges du vaisseau monté par le célèbre navigateur anglais, sans produire le plus léger effet sur lui. Sa base avait environ cinquante ou soixante pieds, c'est-à-dire que la mer, fort agitée dans cet espace, jetait de l'écume à une grande hauteur.

Sur cette base s'élevait une colonne, à qui les rayons du soleil, lorsqu'ils tombaient sur elle, donnaient un aspect éclatant. Elle semblait être formée par l'eau que le tourbillonnement de l'air enlevait à la mer. Sa largeur se développait un peu vers l'extrémité supérieure. Plusieurs marins crurent voir un oiseau emporté dans le tournoiement ascendant qui régnait dans chacune d'elles.

La durée de ces trombes fut constamment accompagnée de risées de vent, soufflant par intermittences de tous les points du compas, et de légères ondées tombant de temps en temps par larges gouttes.

A mesure que les nuages s'approchaient des vaisseaux, la mer crépitait plus vivement en petites vagues brisées, et des grêlons tombaient par momens des vapeurs sombres qui s'étendaient dans l'air.

Ce changement subit de l'atmosphère ne disparut pas avec les phénomènes qu'il avait accompagnés. Le temps resta quelques heures épais et brumeux, sans autres incidens que de petites brises variables, avant de se fixer dans son ancien rumb. Le ciel reprit alors sa première sérénité.

« Quelques-unes de ces trombes, dit l'auteur du *Voyage dans l'hémisphère austral,* t. 1, p. 363, semblaient être stationnaires; d'autres fois elles semblaient avoir un mouvement de progression vif, mais inégal et toujours en ligne courbe, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. D'après le mouvement d'ascension de l'oiseau, et d'après plusieurs circonstances, il est clair que des tourbillons produisaient ces trombes, que l'eau y était portée avec violence vers le haut, et qu'elles ne descendaient pas des nuages, ainsi qu'on l'a prétendu dans la suite. Elles se manifestent d'abord par la violente agitation et l'élévation de la mer; un instant après, vous voyez une colonne ronde ou tube qui se détache des nuages placés au-dessus, et qui en apparence descend jusqu'à ce qu'elle joigne au-dessous l'eau agitée; je dis en apparence, parce que je crois que cette descente n'est pas réelle, mais que l'eau agitée qui est au-dessous a déjà formé le tube, et qu'il monte trop petit ou trop mince pour être aperçu. Quand ce tube est fait et qu'il devient visible, son diamètre apparent augmente, et il prend assez de grandeur. Il diminue ensuite, et enfin il se brise ou devient invisible vers la partie inférieure. Bientôt après, la mer, au bas, reprend son état naturel; les nuages attirent peu à peu le tube jusqu'à ce qu'il soit entièrement dissipé. Quand la dernière trombe s'évanouit, il y eut un éclair sans explosion. Elles durèrent environ trois quarts-d'heure. »

AUGUSTE DELASIZE.



L'Amiral.

L'amiral est actuellement en France le chef apparent de toutes les forces navales du pays, dont le ministre de la marine est le chef réel. Le titre d'amiral place celui qui en est revêtu de pair avec les maréchaux; mais, comme ceux-ci, il a besoin d'être investi d'un commandement ou d'une mission spéciale pour que cette dignité se trouve entourée de ses attributions actives.

Il devient alors le lieutenant-général du roi sur mer, comme on le qualifiait anciennement, et à ce titre tous les autres chefs maritimes lui doivent déférence et obéissance.

Dans la tactique, il commande le corps central de l'armée, dont il met l'avant-garde sous les ordres d'un *vice-amiral*, et l'arrière-garde sous ceux d'un *contre-amiral*, officiers dont le grade est dans la hiérarchie navale immédiatement inférieur au sien, d'après l'ordre où ils se trouvent placés dans ce paragraphe (1).

Les prérogatives attachées à cette charge n'ont point toujours été restreintes dans le cercle étroit qui les circonscrit aujourd'hui. Parmi celles dont l'ont successivement revêtue et dépouillée les diverses ordonnances royales rendues pour fixer l'étendue et les priviléges de cet office, beaucoup étaient *utiles*, c'est-à-dire attributives d'émolumens et de puissance; quelques-unes étaient purement honorifiques. Il en existait de permanentes et constitutives; d'autres soumises à des conditions, celles, par exemple, que la guerre seule pouvait aviser.

Un coup-d'œil rapide sur les différens textes légaux qui sont venus tour à tour modifier cette charge nous fera plus exactement connaître les vicissitudes de ses attributions.

Par l'article 3 d'une ordonnance de 1543, François 1er conféra à l'amiral d'Annebault, appelé au commandement de l'immense armement qui se réunissait alors à Françoise-Ville (le Havre-de-Grâce) pour cingler contre l'Angleterre, le pouvoir de nommer à toutes les charges de l'amirauté.

Ce droit fut rapporté par l'ordonnance de 1554, signée par Henri II.

Henri III, ayant élevé le duc de Joyeuse à cette dignité, la réintégra, par le réglement de 1582, dans les prérogatives que lui avait enlevées le roi son père.

Henri IV, pour prix de la reddition de Rouen, assura, par lettres-patentes en date de 1594, les mêmes priviléges à André de Brancas, sieur de Villars, en lui conférant cette charge, devenue vacante par la démission du baron de Biron.

Toutes les attributions ne furent pas cependant frappées de l'incertitude où une législation aussi diverse fit constamment flotter celles que nous venons d'indiquer. Quelques-unes conservèrent même une permanence qui peut les faire regarder comme les bases constitutives de cet office.

De ce nombre était le droit de régler par des arrêts toutes les contestations auxquelles la navigation donnait naissance; bien que ce privilége fût restreint par les prétentions constantes du parlement de Rennes, quelquefois même par celles du parlement de Rouen, ainsi que par les protestations dont quelques comtes et ducs des provinces maritimes appuyaient leur droit *de haute et basse justice*, l'amiral n'en a pas moins constamment fait exercer par délégation sa prérogative dans plusieurs siéges désignés sous le nom d'*amirautés*.

A l'amiral appartint de tout temps le pouvoir d'accorder les permissions sans lesquelles nul Français ne pouvait ni équiper un navire ni entreprendre un voyage de long cours, et cette prérogative fut quelquefois exercée d'une manière si oppressive que, sous Charles IX, une lettre de ce monarque à M. de Sarlabous lui enjoint expressément de n'accorder cette faculté à ceux qui la réclameraient que sur bonne attestation qu'ils étaient catholiques, apostoliques et romains. L'envoi de quelques ministres protestans en Amérique, fait par Coligny quelque temps auparavant, fut sans doute le motif de cette exagération de rigueur.

Le droit de *bris* était une concession faite par la couronne à ses amiraux. Ce privilége, reste odieux de la barbarie, que Louis XIV a aboli par l'ordonnance de 1681, attribuait à ces dignitaires les débris des navires que le naufrage jetait sur nos côtes.

Les autres attributions n'étaient pour la plupart que des prescriptions d'honneur.

Nul bâtiment n'avait le droit de porter le pavillon carré blanc au grand mât lorsque l'amiral était sur un vaisseau.

Le pavillon amiral devait être salué par cinq acclamations de l'équipage sur le navire duquel on l'arborait.

Les tambours battaient aux champs et les soldats prenaient les armes lorsque cet officier général passait devant les corps-de-gardes placés dans les ports, ou qu'il montait sur un vaisseau.

Les équipages des bâtimens auprès desquels il passait l'honoraient de cinq *vivat*, sans qu'il leur rendît leur salut. Enfin, il portait deux

(1) Voici l'ordre hiérarchique des officiers de marine:
Amiral.
Vice-amiral.
Contre-amiral.
Capitaine de vaisseau.
Capitaine de frégate.
Capitaine de corvette.
Lieutenant de vaisseau.
Lieutenant de frégate.
Lieutenant de corvette.
Enseigne de vaisseau entretenu.
Enseigne de vaisseau provisoire, grade auquel correspond le titre de capitaine au long cours dans la navigation marchande.

ancres en sautoir passées derrière l'écu de ses armes, etc.

L'époque de la création de cette dignité est aussi douteuse que sa véritable étymologie paraît incertaine. Quelques-uns de nos philologues ont voulu en chercher le radical dans la langue gauloise; d'autres l'ont vu dans ces trois mots grecs: ἀπὸ τῆς Ἁλμυρίδας *à cause de l'amertume de la mer;* d'autres appuient leur interprétation sur une notice grecque des officiers du palais de Constantinople, où le premier officier de mer est qualifié : Ἀμηραλης et Ἀμηρας, et sur l'autorité des ouvrages de Zénoras, Cédrénus et Nicétas, où cette expression se trouve reproduite. Mais la plupart des historiens s'accordent pourtant à voir son générique dans ce mot arabe : *Emir.* Quoi qu'il en soit, le mot *amiral* ne se trouve dans aucun de nos annalistes qui ont écrit avant les croisades. Les recherches historiques ne présentent aucun Français à qui la dignité d'amiral ait été conférée à titre d'office avant messire Pierre le Mègue, chevalier (1), à qui Charles IV la conféra en 1327.

Bien que les rois de nos deux premières races, Charlemagne surtout, dont la ligne de stations couvrait l'immense littoral du nouvel empire, aient dû avoir des officiers de mer pour le commandement de leurs escadres, en l'absence absolue de données positives, de nombreux faits ne permettent point de croire que sous aucun de ces princes il ait existé des chefs maritimes dont la charge, par l'étendue de leur commandement, répondît à la dignité d'amiral.

Nous voyons en effet que, chaque fois qu'il s'agit d'une expédition navale importante, ce sont toujours des officiers étrangers à la navigation qui sont chargés, sinon de la conduite des flottes, du moins de la direction de l'entreprise.

Ainsi Théodebert, sous Thierry Ier, commande d'abord l'armée qui défait les Saxons, puis les vaisseaux qui anéantissent leur flotte.

Ainsi, sous Charlemagne, le connétable (comte des étables, *comes stabularum*) Bouchard prend sous ses ordres l'escadre destinée à protéger la Corse et la Sardaigne contre les descentes des Maures.

Ainsi Charles Martel a sous son commandement les vaisseaux qui triomphent sur mer des Sarrasins, dont il avait taillé en pièces l'armée dans les plaines de Tours.

L'autorité grave de ces faits nous fait adopter comme très-rationnelle l'opinion émise par Claude Fauchet dans son *Traité sur l'origine des dignitez :* « Que l'office d'admiral est des derniers introduit en France, et encore depuis que nos rois de la maison de Hugues Capet commencèrent d'aller outre-mer, pour ce que n'ayant aucunes terres maritimes avant qu'ils fussent maîtres du Languedoc, ils ne se souciaient d'avoir à eux des vaisseaux, et encore moins des officiers pour la marine; aussi s'il y avait, ils étaient particuliers aux villes et compris sous le nom général de capitaines avec adiection des mots *de navires.* Aussi lisez-vous qu'ès voyages que nos rois firent outre-mer, c'est-à-dire dans la Terre-Sainte, ils se sont toujours servis de vaisseaux génois, pisans et vénitiens. »

En effet, la couronne de France ayant, par cessions successives, immobilisé tous ses grands fiefs dans quelques maisons, les premiers rois de la troisième race, resserrés dans une sphère d'honneur et de suzeraineté impuissante, « furent fort long-temps en brassières, n'ayant leurs coudées franches; et ainsi réduits au petit pied n'avaient rien sur mer. »

Les grands vassaux, possesseurs des pays maritimes, en exerçaient ou déléguaient tous les droits. C'étaient eux qui nommaient leurs chefs maritimes dans le ressort de leurs duchés et de leurs comtés.

Lorsque la politique habile des rois eut reconquis toutes ces perles distraites de la couronne, et, par la consolidation des grandes pairies dans le domaine royal, fondé la puissance monarchique sur les débris de la féodalité, les démarcations des anciennes amirautés survécurent aux souverainetés dont elles avaient été des fixations territoriales et des délégations de pouvoir.

L'amirauté de Guyenne avait pour limites la rivière d'Andaye au sud, et au nord le raz de Saint-Mahé, qui la séparait de l'amirauté de Bretagne, dont le mont Saint-Michel était la borne septentrionale.

Les côtes de la Normandie et de la Picardie restaient seules à l'*amirauté de France;* car la Provence avait aussi son amirauté, *amirauté du Levant,* bornée à l'est par la rivière de Gênes, à l'ouest par le Roussillon.

Le nombre des amiraux répondait à celui de ces divisions, et ce titre était habituellement une des attributions des gouverneurs de Bretagne, de Guyenne et de Provence. L'autorité de l'amiral de France avait ainsi les mêmes bornes que son district : au nord le Pas-de-Calais, et le mont Saint-Michel au midi.

Comme cette dispersion de la puissance maritime eût pu compromettre le succès des grandes expéditions navales, les rois de France sentirent la nécessité de centraliser tous ces pouvoirs isolés dans un seul titre; aussi tous ces monarques, du moins depuis François Ier, déclaraient-ils toujours l'amiral de France, dans les provisions qu'ils lui accordaient, leur lieutenant-général sur la mer.

Ainsi, dans quelques parages de l'Océan ou de la Méditerranée qu'il se trouvât, il était investi

(1) Je trouve, dans un extrait de la Chambre des comptes, « que messire Pierre Le Mège, cheualier, estait admiral de la mer de notre sire le roy de France, etc. »

(Claude Fauchet, *Origine des dignitez et magistrats de France.*)

par ce titre du commandement général de la flotte (1).

Les démarcations des amirautés n'étaient point cependant tellement rigoureuses que les pouvoirs ne s'en soient quelquefois réunis dans un seul commandement. Ainsi la réunion de la charge d'amiral de France et de Bretagne qu'établit Charles IX en faveur d'Honoré de Savoie en est un exemple que confirment plusieurs autres consacrés par les annales de Guyenne.

Toutes ces attributions ont été même concentrées dans les pouvoirs d'un seul amiral, comme le prouve ce passage de Chassanée (2) : « Autrefois il y avait trois amiraux, un en Guyenne, un » en Bretagne, et un amiral général en France ; » mais aujourd'hui ces trois charges sont possé» dées par l'illustre seigneur Philippe Chabot, » seigneur de Biron, gouverneur et lieutenant» général pour notre très-chrétien roi François. »

L'office d'amiral, aboli par l'érection de la charge de grand-maître de la navigation et commerce de France en faveur du cardinal de Richelieu, et par l'édit du mois de janvier 1627, fut rétabli sur des bases plus étendues en 1669 par Louis XIV, qui revêtit de cette dignité M. le comte de Vermandois.

L'amirauté de Bretagne subsista seul en dehors des deux révolutions qui détruisirent et réorganisèrent cet office. Z.

Traditions

ET SUPERSTITIONS

MARITIMES.

LE GRAND VOLTIGEUR HOLLANDAIS.

La tradition passe à juste titre pour la mémoire des peuples ; léguée de générations en générations, elle perd son origine dans la nuit du temps ; à peine même si la forme en varie et s'enrichit parfois de la poésie âpre, imagée et si crûment pittoresque du matelot qui l'a apprise de son père, lui qui la raconte à ses neveux. Chaque progrès que la science, l'art ou la pratique ont fait pour ce grand élément de prospérité et de richesses sociales, la marine, a entraîné après lui le brillant cortége du surnaturel qui a servi de trame aux fantastiques broderies des marins de certaines parties de nos côtes ; et ainsi la mer s'est trouvée dotée de la mythologie, de la féerie, de son apocalypse.

C'est quand le vent gronde menaçant sur leur tête, en préludant avec les lames à des ravages dont les sombres et terribles péripéties envelopperont peut-être plusieurs d'entre eux dans le naufrage, que les marins aiment à conter. Leur imagination semble grandir avec la tempête. Quand un faux coup de gouvernail peut lancer leur navire face à face avec le vent, et faire crouler dans un tourbillon la mâture élevée dont la solidité résume toute leur position de vie ou de mort ; quand la mer ronge la coque, que les vergues et les mâts se débattent dans l'ouragan qui siffle dans les cordages, semblable aux cris de tous les naufragés qui implorent, ils content ! Mouillés de l'eau du ciel et de la mer, entourés d'un horizon de rochers, où peut-être bientôt se briseront toutes leurs espérances, ils content ! ils chantent ! Serait-ce que, non contens d'avoir livré leur corps au caprice des lames, il faille à leur imagination une nourriture en harmonie avec le grand drame qui les environne, comme pour tuer le réel par l'art, la vérité par des expressions factices ? Dans d'autres momens, à l'autre physionomie de cette mer, dont parfois les flots coulent et se moirent de l'écume de ses petites lames inoffensives ; quand le jour elle emprunte au soleil ses mobiles paillettes d'or, au ciel sa nappe bleue pâle comme sous les tropiques ; la nuit, quand le sillage et le cap ne sont tous qu'une pluie d'étoiles, échangeant avec l'eau ses lueurs ; au quart de la nuit, enfin, quand le navire lutiné par la mer se penche sous une amarre favorable, et n'a de distractions que la division du temps scindée par les coups de cloches que le vent enlève, ou par les commandemens de l'officier que le porte-voix conserve ; est-ce donc un impérieux et instructif besoin d'émotions qui les fait tour à tour fouiller leurs souvenirs ? qui les fait exhumer ces lugubres et fantastiques histoires qui pèsent comme un lingot de plomb sur la poitrine des jeunes, et qui parfois éteignent la pipe toujours chaude des vieux ? Eux, pourtant, l'habitude des convulsions physiques ne devrait-elle pas les blaser sur les émotions morales ?

Mais, non ! Il est ainsi fait, le marin ; Cooper, Sue, Corbière vous l'ont dit, et vous n'y avez point assez prêté votre attention. La chose en est digne, je vous jure ! et si, passant de main en main, son type de bronze s'est adouci comme ces monnaies auxquelles l'usage a affaibli les traits et le millésime, il est encore bien beau dans les peintures que la répercussion nous en apporte ; il participe de tout et de rien ; il est une nature complète et typée ; il a des physionomies pour tous, le philosophe, le poète, le peintre, l'observateur, le musicien et le curieux.

Une de ces traditions, que chaque traversée a entendue, et que les allusions fréquentes du ma-

(1) Provisions données par François I[er] à l'amiral d'Annebault ; celles données par Henri IV à Anne, duc de Joyeuse.

(2) Chassaneus, *Catalog. gloriæ mundi*, 19, *considerat.* 9, *part. fol.* 7.

rin ont vulgarisée parmi eux, est celle du *Grand Voltigeur hollandais*, prodigieux navire, qu'aucun ne m'a jamais dit avoir vu, mais sur la forme, les détails et la composition duquel tous sont bien instruits. Ils ont un nom plus énergique dont ils l'appellent. Je serai souvent réduit à me servir des doublures dans mon récit du *Grand Chasse*..... réduit à passer l'estompe sur les formes en relief du langage du *pied du mât;* tout ce que je sous-entendrai ici, je ne le pourrais dire qu'à quelques amis, de ceux qui considèrent moins la forme que le fond, et que quelques verres de madère familiarisent très-bien avec l'odeur du goudron. Mais cela s'est toujours fait ainsi, et vous croyez connaître le matelot! — Oh! combien de fois ces physionomies, si vigoureusement animées et si chaudement colorées par une nature exceptionnelle, vous sont-elles déjà parvenues avec du rouge qui cachait le bistre de leur visage, avec des gants qui cachaient leurs mains calleuses, avec des paroles qu'ils renient, des habitudes qu'ils ignorent! — « On nous chaponne à Paris, » — me disait un jour un vieux maître, dont l'excellent bon sens était aussi remarquable que l'originalité de son caractère de vieux grognard salé. — « Mais patience, lieutenant! que je gagne seulement une fois de quoi leur aller faire voir de près ma pelure, et je leur en conterai tant qu'ils ne sauront pas où les mettre. »

Le *Grand Voltigeur hollandais* met sept ans à virer de bord, c'est-à-dire à changer diamétralement la direction de sa proue; quand il roule, ce qui lui arrive rarement, vu la résistance que sa masse oppose à la puissance de la mer, les baleines et les cachalots se trouvent à sec sur ses porte-haubans. Les clous de sa carène serviraient de pivot à la lune; sa drisse de pavillon fait honte au maître câble de notre plus fort trois-ponts. On m'a assuré que, pendant cent trente ans, les mines de Norwége manquèrent de fer, tant il en fallut pour sa coque; Saint-Étienne, Charenton, Liverpool croient avoir des forges, et ils n'ont que des feux-follets auprès de celles où s'œuvrèrent ses ferremens; pour soufflets, on se servit des tempêtes que long-temps à l'avance le pôle arctique mit de côté pour cet usage. Je ne sais trop comment vous dire la force de sa grande ancre, si par comparaison vous ne voulez supposer celle de nos vaisseaux une délicate croix à la Jeannette, que les jeunes filles se pendent au cou avec une chaîne qui fait sautoir; cela doit être à peu près cela. Ses câbles sont gros comme les tours de feu la Bastille; ils feraient une ceinture au globe; on pourrait même faire un nœud. Il n'a que des sabords pour artillerie; il attend du bronze; tout ce qu'il y en a de connu sur terre aujourd'hui lui ferait une caronade.

Voilà à peu près les proportions relatives de ses détails d'armement. C'est, comme vous voyez, un navire assez présentable. Les matelots sentent encore aujourd'hui, dans certaines mers, l'odeur de la résine et du brai qu'on fondit dans le temps de sa construction. La connaissance parfaite du *Grand Voltigeur hollandais* causera incessamment un rapport très-important à la Société de géographie de Paris, sur une question qui a agité et agite encore tous les esprits en France, c'est la disparition de l'île l'Atlantide, que j'ai de fortes raisons de croire servant de leste au *Grand Voltigeur hollandais :* cela s'éclaircira; si cela se confirme, et mes recherches m'amèneront, j'espère, à ce puissant résultat, j'en demanderai le commandement militaire. Je la laisserai où elle est.

La dunette du *Grand Voltigeur hollandais* est un lieu plein de séduction; la vue y est très-belle, et il y a des ombrages délicieux. Dans un coin reculé on a brouetté trois mille arpens de terre qu'un gazon toujours vert recouvre, et sur lequel on a lâché quelques éléphans et plusieurs chameaux. Noé eût été fier de donner son arche pour servir de yole, de porte-manteau. Enfin, il reste prouvé, d'après des calculs exacts, que le mousse, ne fût-il pas plus barbu qu'un œuf, en montant dans la mâture, en descendrait avec une barbe blanche et des cheveux absens.

Voilà les traits principaux avec lesquels les marins peignent ce gigantesque navire. Il manque ici une foule de petits détails originaux, mais qui sont solidaires de la langue maritime et d'une certaine technicité, intraduisibles dans le langage du monde. La *France maritime* vous familiarisera avec tous ces mots; un jour nous pourrons vous parler comme à bord. Et quelle facette du monde est plus brillante et plus digne d'être étudiée que celle-ci? La mer, les marins! quoi de plus neuf, de plus complet, de plus poétique que cette belle et large physionomie sociale? Nation qui baigne ses pieds dans trois mers, et dont la moitié n'a jamais vu la mer! Français! qui glace donc ainsi nos mœurs et qui dévie notre regard de cette grande et belle chose? Toulon, Brest, Cherbourg, vous ouvrent pourtant leurs arsenaux; leurs rades portent des divisions où, depuis le trois-ponts puissant et formidable, jusqu'à la goëlette légère ou l'aviso sournois, tous vous tendront leurs tire-veilles et vous accueilleront avec empressement. Les officiers de notre marine résument aujourd'hui ce que la science, l'art, les belles manières et le bon ton peuvent faire de plus distingué. Qu'attendez-vous pour voir, et pourquoi courez-vous en Italie chercher les merveilles des autres, quand vous ignorez les vôtres? Gênes a oublié la forme de la barque de Christophe Colomb, et nous avons à vous montrer les vaisseaux à tous les âges, depuis la construction, là où il n'est encore que le squelette du phénomène maritime, jusqu'à ce qu'il se couronne de mâts et de cordages, qu'il s'arme de sa formidable artillerie, qu'il se peuple

de ses 1200 marins qui remuent sous le caprice hiérarchique d'un seul. Si rien ne vous jette plus avant dans les abîmes de la philosophie humaine que la vue du squelette de l'homme, rien ne vous initiera mieux aux secrets de la marine que l'aspect du vaisseau en construction, — et vous sentirez mieux tout ce qu'ont de grandeur et de puissance la mer et ses tempêtes, quand vous connaîtrez la faiblesse des moyens employés pour les vaincre.

JULES LECOMTE.

Le Hamac.

Le hamac, autrefois nommé *branle*, des oscillations que lui imprimait le mouvement des bâtimens, est le lit suspendu dont se servent les matelots sur les navires.

Sa matière est un lé de grosse toile; sa forme, un carré de six pieds de longueur, sur une largeur de trois pieds.

Les deux extrémités de ce parallélogramme sont garnies d'une rangée d'œillets que de petites cordes, appelées *filets*, recueillent de chaque côté pour aller se réunir en boucle après avoir passé par les trous de deux morceaux de bois (croissans) destinés à donner quelque largeur aux bouts du hamac, en empêchant le froncement excessif de la toile.

C'est à chacune de ces boucles que s'attache le *raban*, corde au moyen de laquelle on suspend le hamac aux taquets qui sont placés à cet effet dans l'entre-pont, aux barres du tillac supérieur.

Le hamac restait autrefois, et comme cela se voit encore dans les bâtimens de commerce, presque constamment suspendu à ces crochets; ce n'était que dans des circonstances exceptionnelles, une grande revue par exemple, ou des préparatifs de combat, qu'il était placé dans les bastingages, où, un engagement advenant, il servait à amortir les boulets et la mitraille.

Maintenant cette opération, qui a conservé l'ancienne appellation que le nom primitif du hamac lui avait donnée, *branle-bas*, est la première disposition faite chaque jour sur les bâtimens de l'Etat, comme la réinstallation de cette sorte de lit est la dernière.

Le hamac n'est point en usage seulement à bord des navires; les Créoles, sous le ciel torride de nos colonies indiennes, ont adopté pour leurs *siestes* cette couche flottante, si bien appropriée à leurs goûts voluptueux et aux habitudes indolentes de leur vie.

Mais sous l'habitation du planteur, ou à l'ombre embaumée des magnoliers et des tamarins, le hamac n'est plus le grossier lambeau de toile qui reçoit la triste couverture et le plus triste matelas, chétive literie destiné à tous les marins, depuis le contre-maître jusqu'au mousse; c'est un élégant filet dont les cordons de couleurs forment les mailles en combinant leurs nuances avec goût et régularité.

Quelle est l'origine du hamac? quelle est son étymologie? Les Créoles l'ont-ils emprunté aux Caraïbes ou aux autres tribus indigènes de l'Amérique, avec les lits desquels son analogie est si complète? Est-il une couche adaptée par l'esprit inventif de nos marins aux aisances de la navigation?

Ces diverses questions ont été l'objet d'ingénieuses dissertations entre plusieurs *radicalistes*, dont quelques-uns ont prétendu trouver dans la langue des premiers habitans des Antilles l'expression génératrice de ce mot. Nous, nous le croyons plutôt, avec leurs adversaires, né de *hang-matt*, qui signifie natte suspendue, dans les langues du Nord.

Moeurs des Matelots.

GAUD, LE BON AMI.

I.

DANS LES GLACES.

Tous les marins que la pêche de la morue appelle chaque année de nos ports dans les havres de Terre-Neuve, se ressouviennent encore de la terrible *assuetie* qui rendit la banquise de 1820 si féconde en désastres.

Imprudemment engagée dans une éclaircie, *la Marie*, joli brick du commerce, petite, mais solide embarcation, vrai poisson pour la manœuvre, *la Marie*, malgré ces avantages, ne put *étaler* la force du vent et des lames qu'en s'amarrant sur les glaçons.

Trente-six heures que dura cette tempête, sa position fut un problème que chaque instant pouvait résoudre, soit qu'une rafale l'ensevelît sous une avalanche, ou qu'un brusque mouvement de la mer la défonçât contre les glaces.

Dans l'après-midi du second jour, la tempête avait considérablement molli, que les vagues n'avaient point encore perdu ce qu'avait d'alarmant leur violence. Sur les cinq heures pourtant, quoique la mer parût même au loin toute zébrée d'écume, les matelots, appréciant dans leur instinct les divers incidens dont la soirée nuançait la température, commençaient à espérer une nuit de repos.

Occupés à capeler les manœuvres aux cavillots des râteliers, ou à loyer les grelins dont l'avant du navire était encombré, les hommes de corvée attendaient avec impatience que la fin du quart leur permît de gagner leurs hamacs. Un novice seul, assis à demi sur les bittes de beaupré, tenait avec une préoccupation visible ses yeux attachés sur les glaces.

Tout en lui annonçait un récent début dans cette profession âpre et difficile : ses traits par leur fraîcheur, autant que la propreté de sa mise; mais quoique sa figure n'eût point la teinte olivâtre dont l'air de la mer, comme la chaleur du soleil, hâle la peau, ses muscles, par leur rondeur, décelaient une saine et forte nature.

Son costume, bien simple, n'était pas sans élégance : un mouchoir d'indienne à fleurs, façon anglaise, était négligemment noué autour du collet d'une chemise d'étoffe bleue, espèce de surcot dont la nuance légère, sous ses bretelles écarlates, semblait, par le contraste heurté des couleurs, donner à sa mise une sorte de coquetterie marine.

A le voir ainsi immobile, la tête portée sur sa main, on eût difficilement pénétré sa pensée; un sourire languissant la traduisait trop vaguement sur ses lèvres.

L'habitude n'ayant point encore familiarisé son œil avec le spectacle terrible qui fixait sa vue, on ne pouvait croire qu'il en admirât les effrayantes beautés. Eloigner l'image du danger, c'était, certes, pourtant un saisissant et beau spectacle!

L'éclat des glaces et l'écume phosphorescente des lames, brisant et reflétant le peu de lumière étouffée par un ciel de brumes, semblaient éclairer d'un jour artificiel cette scène où tout était étrangeté sauvage. De blanches pyramides d'albâtre, des masses vertes comme des blocs de granit; des champs d'une ouate éblouissante, de sveltes tourelles, des dômes hardis, et des milliers d'aiguilles isolées, groupées, éparses; architecture aérienne, pittoresque comme les flèches de nos vieilles cathédrales; gracieuse comme les coupoles des mosquées; les mille caprices de la cristallisation, sous des dimensions colossales, que les mirages accidentaient des plus bizarres illusions : et tout cela en glace; la glace revêtant toutes les nuances; la glace affectant toutes les formes; formes que dessinaient à traits fantastiques les tons noirs et chauds de leurs ombres.

Puis, pour animer cette nature froide et morte, les vagues jaillissant de tous côtés en tourbillons de neige, ou déferlant en nappes de broue; mais si ce n'était les volées de *godillons* et de *moyacs*, qui traversaient, en criant, les airs, pas un être vivant, qu'un phoque peut-être, endormi dans une espèce de grotte, ou un ours blanc hurlant de faim sur un glaçon isolé.

Au-delà, Terre-Neuve, Terre-Neuve avec ses côtes ardues et ses noirs assolemens; Terre-Neuve, qu'à ses falaises rapides et dépouillées, dont les bouleaux et les sapinettes couverts de neige échevelaient la crête, on eût dit la tête immense d'un vieux nègre dont l'âge aurait blanchi les cheveux,

Mais comment lui, ce jeune garçon qui n'avait louvoyé que quelques jours dans ces eaux, eût-il pu maîtriser le serrement d'effroi dont saisit d'abord l'aspect de la banquise? masses de glaces brisant des lames ou brisées par elles; immense chaos dont un vertige de destruction est seul la vie.

Quelques tendres pensées préoccupaient plutôt son âme. Oh! oui, de ces pensées riantes et fraîches, comme dix-huit ans nous en dorent de si suaves dans le cœur; pensées intimes où, pour effacer le présent, s'associent le passé et l'avenir.

Quoi qu'il en fût, depuis long-temps déjà durait sa rêverie, quand, d'un air contrarié, un autre matelot vint l'interrompre.

Pour celui-là, c'était bien l'encarrure d'un marin; tout était en lui énergie et franchise. Sa barbe longue et ses cheveux ébouriffés donnaient une expression demi-sauvage à ses traits, que leur teinte et la vigueur de leur modelé eussent fait croire coulés en bronze. La protubérance qu'une énorme chique développait dans sa joue était un trait caractéristique de cette figure, à laquelle, du reste, répondait parfaitement la taille du camarade par son élévation, et ses membres trapus par leur vigueur.

« Ce n'est pas ça! ce n'est pas ça! dit-il en secouant la tête; une fois avec les mauves, Olivier, plus de toutes ces bêtises! On est *ousque* l'on est... je ne connais que ça, moi. »

Et comme pour toute réponse le jeune homme élevait sur lui un regard chargé de tristesse, il poursuivit :

« Je sais bien qu'on ne s'amarine pas en un jour; mais, vingt dieux!... on se fait une raison; on est homme, quoi? et nom d'un tonnerre! Qu'est-ce que ça serait donc si comme moi....... »

Une lueur de curiosité et d'intérêt, animant à ces derniers mots les yeux d'Olivier, répandit sur tous ses traits une expression nouvelle. Ceux de Gaud trahirent autant son embarras que le fit l'hésitation de ses paroles.

Son imprudence avait laissé échapper un secret; — secret du cœur, qu'en son cœur même il ne s'avouait qu'à peine. Il le comprit, et, maîtrisant sa surprise, il voulut au moins, en s'exécutant de bonne grâce, se donner le mérite d'une confidence à laquelle il ne pouvait plus se soustraire.

« Oui, Olivier... »

Ici se montra de nouveau, par un silence, l'indécision où il flottait, le pauvre garçon, entre un mouvement de honte et la nécessité d'un aveu. Et telle était la lutte qui s'engageait entre ses pensées, que si le hâle n'eût point ôté toute transparence à sa peau, on eût pu distinguer la rougeur du sang qui enflammait son visage.

Car dans ce cercle de dangers et de fatigues, où une vie orageuse avait toujours froissé son âme, si les sources des émotions fortes, épuisées par les péripéties de chaque jour, s'étaient à la fin taries, les tendres affections avaient conservé dans l'inertie d'un long sommeil leur sensibilité dans toute sa fraîcheur; le corps s'était endurci,



l'âme était restée vierge. C'était la naïveté de l'enfant sous l'âpreté grossière d'un vieux loup de mer.

Aussi, comme la jeune fille qui, dans ses chastes rêves, le sein palpitant, les yeux baissés, l'âme émue, rougit de pudeur sous les illusions du premier amour, sentit-il son front brûler en avouant qu'il allait donner à sa vie, à sa vie de mauvais sujet, ce qu'il regardait, lui, joyeux et bon enfant, comme un dénoûment grotesque.

« Eh bien! oui; pourquoi le cacher?... C'est vrai! je fais le c...... Que veux-tu? c'est à mon tour...

— Comment?

— Je m'établis au retour de la campagne.

— Vrai! tu te maries?

— Je fais la bêtise.

— Et moi qui n'osais lui en parler! Moi qui craignais ses risées! Ce que c'est pourtant!... Eh bien! Gaud, quand tu me voyais, l'air pensif, attacher tristement les yeux sur la mer, ou bien suivre du regard la fuite des nuages, ne me disais-tu pas: «Olivier! nous veillons les écoutes des huniers par le haut de la cheminée!... » Tu avais raison; mais tu te trompais quelquefois quand tu ajoutais: « Voudrais-tu donc rester en panne auprès de ta vieille mère?...... » Je l'aime bien, Gaud; oh! oui, de toute ma vie!... Ce n'était pourtant pas à elle que je pensais toujours!

— A qui donc?

— Moi aussi, je suis amoureux.

— Pas possible!

— C'est pourtant... Et comment ne pas l'aimer! Si bonne et si jolie!...

« Oh! tu me rendras justice; tu approuveras mon choix. Ce n'est pas qu'elle soit riche; non: son travail de chaque jour, la pêche aux coques dans nos grèves, voilà sa fortune. Mais Gaud!... tiens, suffit!... Je veux que tu me dises au retour: Olivier, c'est bien!

— Qui donc que ça peut être?

— Tu la connais. Devine!

— Une pêcheuse, dis-tu?.... Jolie?... Et de quelle commune?

— De chez nous.

— Du Mont?

— Eh bien! oui.

— Du Mont!

— Comment! tu ne trouves pas?

— Non.

— C'est Thérèse!... »

Gaud l'interrompt brusquement:

« Thérèse Ibry!

— Juste! que te disais-je?

— Mais ça ne se peut pas. C'est la mienne! Tu ris, Olivier; ça ne se peut pas, c'est ma prétendue, Thérèse! »

L'étonnement des deux marins fut brusque et profond comme la secousse d'un navire, qui, cinglant beau ciel, belle mer, belle brise, talonne violemment sur un rocher. Le premier moment fut un silence; chacun sentit le besoin de recueillir ses pensées, dans ce choc où leur amour s'était heurté contre un sentiment plus puissant, leur amitié.

Elle était vive et sincère. Bien que née d'un de ces accidens qui donnent aux affections le cachet et la force des années, elle n'était point l'impression d'un jour.

Tombé par malheur dans une de ces lises que les coups de vent et les marées dérangent si fréquemment dans la baie de Cancale, Olivier s'épuisait en efforts pour s'arracher à cette fondrière. La tangue, devenue liquide, menaçait de l'engloutir. Gaud l'apercoit: sans calculer l'étendue du danger, il vole à son secours.

Il fallait un dévoùment que l'on ne rencontre guère que dans le cœur de ces hommes qui, habitués à vivre au milieu des vagues, toujours aux prises avec elles, sentent la nécessité de réunir leurs forces pour disputer aux accidens de chaque jour leur toute précaire existence. La mer, prompte comme un cheval au galop, roulait déjà sa barre d'écume dans les grèves. Ce ne fut qu'après avoir lutté une heure entière avec les flots, qu'épuisé de fatigue, et nageant à peine, Gaud déposa l'enfant sur la plage.

Et depuis, heureux de la reconnaissance du jeune pêcheur, il s'y était attaché avec d'autant plus de force que la mort de son père ayant rompu tous ses liens de famille, il avait senti le besoin d'un être sur qui son cœur pût reporter ses affections.

Des symptômes bien différens exprimèrent pourtant leur suprise.

Gaud, d'un air où l'incrédulité luttait avec l'inquiétude, semblait attendre quelques mots encore. Olivier, rouge et les yeux baissés, resta d'abord immobile. Ce coup imprévu lui avait brisé l'âme. Malgré le combat intérieur qui absorbait ses pensées, il pressentait, le malheureux, la nécessité d'un sacrifice, sacrifice terrible! Il est des sentimens que, sans le déchirer, l'on ne peut arracher du cœur.

Cependant lorsque la réflexion eut dissipé l'étourdissement dont cette brusque confidence fut suivie, il leva vivement la tête comme un homme qui venait d'arrêter une résolution.

« Non, Gaud, je ne te trompe pas, j'aime Thérèse. Mais tant mieux. Je te dois tout; et que sait-on? Peut-être que, sans cette occasion, je n'aurais jamais pu te prouver ce que j'ai pour toi dans le cœur. Aime-la donc, aime-la sans inquiétude! J'aurai assez de force pour l'oublier; et quand je ne pourrais pas: va, ne crains rien; j'aurai toujours plus d'amitié que d'amour!

— Tu plaisantes, Olivier, tu ne sais ce que tu dis; si quelqu'un doit y renoncer, c'est moi, à mon âge...

— Raison de plus! Je suis jeune; une impression pour moi en détruit bientôt une autre... A dix-huit ans, vois-tu, c'est comme un grain; plus c'est fort, plus ça passe vite. Et, d'ailleurs, n'ai-je pas ma mère?... Toi, tu n'as personne que moi pour t'aimer.

— Et n'est-ce pas assez? N'insiste pas, Olivier.

— Gaud, tu ne voudrais pas me rendre malheureux; ne me force donc pas à acheter mon bonheur au prix du tien. Au reste, ma résolution est prise : je te le déclare, fais ce que tu voudras, dès aujourd'hui je renonce à Thérèse.

— Eh bien! va donc,... moi aussi.

— Tu n'y réfléchis pas, Gaud; pourquoi donc nous sacrifier tous deux? Ne sera-ce pas une consolation pour l'autre que le bonheur de son ami?

— Epouse-la donc! »

Olivier se détourna d'un air chagrin; mais Gaud, dont une inspiration soudaine éclairait le visage, le saisit par le bras :

« Une idée! Tu ne veux pas? Eh bien! tirons au sort! »

Olivier sourit.

« Tu me refuses donc, Gaud? Soit! Que le hasard en décide!

— C'est convenu. Voilà du filin, nous allons tirer au nœud. »

Gaud, saisissant un bout de ligne qui traînait sur le pont, le coupa en deux parties égales, qu'il corda légèrement, après avoir marqué l'extrémité de l'une par un nœud. Cachant alors cette tresse dans sa main, il n'offrit à Olivier que les deux bouts. Il fit son choix, Gaud tira sur l'autre; le segment noué resta dans la main de son ami.

« Gagné! Elle est à toi! dit Gaud, avec une vivacité pleine d'effusion. Eh bien! vrai, Olivier, je suis content qu'elle te tombe.

— Dis-moi franchement, Gaud, reprit le jeune marin d'un air de tristesse à travers duquel perçait un sourire, crois-tu qu'elle t'aime?

— Je ne puis pas le savoir, je ne l'avais pas encore demandée. »

Olivier s'efforça d'effacer, par l'accent affectueux que prit sa voix, ce que ses paroles eussent pu avoir de blessant pour son ami.

« Eh bien! tu sais que lorsqu'une fille a une inclination, elle ne peut pas avoir de l'amour pour un autre... Ne te fais donc pas de peine... Thérèse m'aimait!

— Comment?

— Lis ça! »

Il lui présentait une lettre froissée; car ces lettres de premier amour, on les porte toujours sur son cœur.

« Si le sort t'eût favorisé, reprit-il pendant que Gaud la parcourait des yeux, la lettre en morceaux, Thérèse oubliée, tout aurait été fini.

— Et tu étais certain de son amour, quand tu me la sacrifiais! »

Le bon matelot serra la main du novice avec cordialité, et poursuivit d'un ton ému :

« C'est bien! Olivier, c'est bien! que le tonnerre me démâte si je ne te revaux pas cela, quelque jour! »

II.

LE RETOUR AU PORT.

Cinq mois après la scène que nous venons de décrire, quatre marins, enveloppés dans leurs larges paletots, s'avançaient un matin, en causant, vers la petite tour à feu dont la colonne de granit bleu termine le roc de Granville.

Il pouvait être alors huit heures. Bien que le ciel fût bas et grisâtre, le vent, qui sautait indécis du nord au nord-ouest, donnait par bouffées et fraîchissait à chaque instant. Le temps était froid, l'air était vif. Le bruissement de la mer montante sur les rochers se mêlait aux cris des mauves, qui volaient, contre leur habitude, à une grande hauteur, tandis que les cormorans et les corneilles, cédant à une frayeur instinctive, gagnaient d'un vol pesant l'intérieur des terres.

« Tenez, maître Baptiste, si je ne me trompe, une fameuse chique couve dans le nord, dit un vieux pêcheur que ce temps incertain retenait au port.

— Dame! le pied du vent est joliment gris, lui répondit un de ses compagnons; c'est une bourrasque qui fera peut-être bien filer plus d'un câble.

— Il fera meilleur embossé à quatre amarres vis-à-vis son feu, que de monter un quart à minuit au vent des *minquiers*, » fut-il ajouté par un troisième.

Et la conversation tomba. Arrivés sur le bord de la falaise, les quatre marins s'étaient mis à interroger attentivement l'horizon.

On se trouvait à cette époque de l'année où tous les îlots de Chauzay se changent en navires aux yeux des Granvillais illusionnés par leurs désirs. C'était la saison où les bâtimens terreneuviers effectuent leur retour.

L'exploration des quatre pêcheurs ne fut pas longue sans que l'un d'eux rompît le silence.

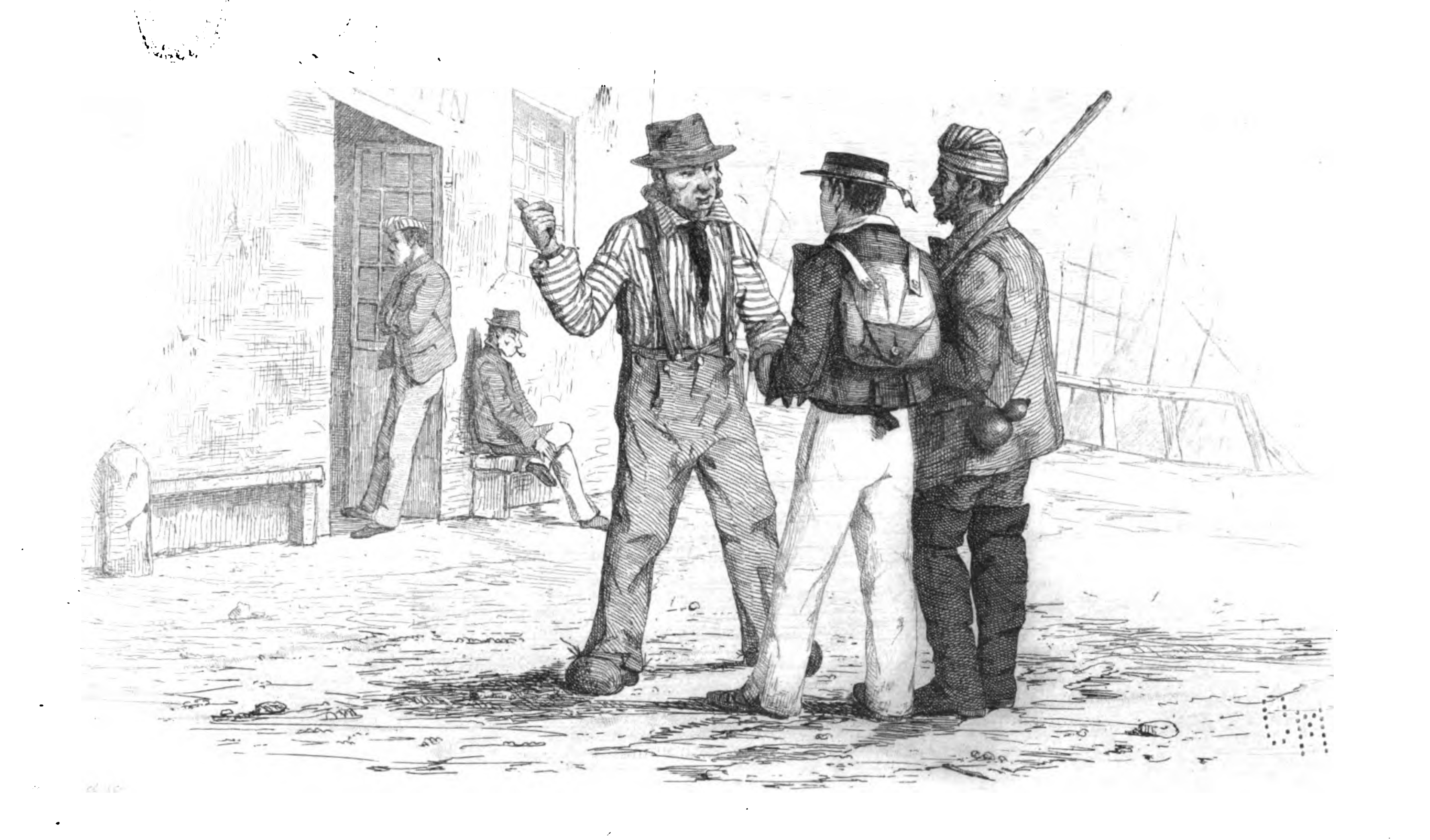
« Regardez donc, vous autres : n'apercevez-vous pas, dans la direction où nous reste *Jersey*, une voile qui se montre par intervalles?

— Où donc? où donc?

— Attendez : à l'acalmie, je vais vous la montrer... Tenez! tenez! là-bas! Voyez-vous?

— C'est joliment gros! Ce doit être un trois-mâts ou un brick. »

Leur incertitude ne fut pas longue. Poussé vent arrière et entraîné par la marée, le navire, d'abord indécis de forme, puis vaguement chargé



de voiles grisâtres, approchait avec une grande vitesse. Ses huniers, dont les garcettes des bandes de ris avaient diminué la surface, ses vergues de perroquet légères et bien dressées sur leurs balancines, le grand pavillon qui se tordait à la pomme de son mât de misaine, tout son gréement enfin se découpait à chaque instant davantage sur l'arrière-plan d'un horizon sans nuages dans cette partie du ciel. Le bois de la carène même se montrait de moment en moment plus noir sur les lames jaunies par le sable du fond, ou moirées par leur écume.

Nos quatre matelots, obstinés dans leur vigie, s'efforçaient de deviner lequel des bâtimens pêcheurs attendus de Terre-Neuve allait bientôt mettre à l'abri une nouvelle cargaison de morue, lorsque le navire, par un mouvement de la barre de son gouvernail et l'orientement spontané de ses voiles, se trouva prêter de travers au vent, et se montra dans toute sa longueur aux regards curieux des matelots.

Il mettait en panne pour attendre l'heure de la pleine mer.

Le courant continuait pourtant à le drosser; si la puissance du vent, combinée par la disposition de ses voiles neutralisées l'une par l'autre, n'était devenue presque nulle, il serait arrivé trop tôt. Avec le courant et la dérive que lui imprimait la force de la brise, il approchait encore assez vite.

La balise du bout du port ne marquait que sept pieds d'eau dans le chenal.

C'était un bien joli brick, quoiqu'il revînt tout harassé d'une rude campagne, que ce petit navire dont la panne montrait en ce moment les attitudes nonchalantes et coquettes. Tantôt penché sous le poids d'un grain, puis se redressant en jouant au tangage sur les vagues qui se brisaient contre sa coque; tantôt immobile entre deux lames, il semblait un pauvre goëland fatigué qui se pose légèrement à la surface de la mer en pointant en l'air ses deux ailes toujours prêtes à enlever son corps.

Maître Baptiste, dont l'œil marin avait saisi d'un seul regard toute l'élégance que, malgré les vents du nord et les glaces, avait conservée cette rase embarcation, n'eut pas besoin de distinguer les couleurs de son pavillon d'arrondissement pour reconnaître *la Marie*.

En effet, ce fut ce nom qu'une heure plus tard jeta le porte-voix du capitaine au hèlement de l'officier de port.

Malgré les préoccupations qu'avait excitées dans l'âme d'Olivier et de Gaud l'aspect du Mont-Saint-Michel, dont l'éloignement vaporisait la pyramide à la faire prendre pour un vaisseau sous toutes ses voiles, peut-être même excités par cette vue, les deux amis avaient tout préparé d'avance pour descendre à terre dès que le navire aurait touché le port : aussi une partie de l'équipage était-elle encore occupée aux travaux que nécessitait, même dans le havre, la brise déjà passée à la tourmente, que, libres et joyeux, ils faisaient déjà partie d'un groupe de marins arrêtés à la porte de l'un des cabarets du port.

« Vous voilà donc encore une fois à sec, Gaud? dit à celui-ci un des matelots. Et toi, mon petit Olivier? Heim, qu'en dis-tu? te voilà solide au tangage, j'espère.

— Faut bien s'y faire.

— Oh! oui, mon fils; vois-tu? c'est l'état du métier...

— Et tout le monde se porte bien? reprit le novice.

— Ça va d'un charme, mon garçon. Ta mère n'a jamais été si gaillarde que depuis que les *ressacs* commencent à terrir.

— Et le père Ibry? reprit Gaud qui devinait l'impatience du pauvre enfant.

— Vous arrivez à propos, ma foi, pour danser aux noces de sa fille.

— De Thérèse? dit Olivier en l'interrompant.

— Juste! et qui fait un fameux mariage.

— Pas possible! dit Gaud, en portant les yeux sur Olivier devenu pâle et tremblant.

— Tu vas peut-être vouloir, toi, nous apprendre les nouvelles du pays. Est-ce que tu aurais eu par hasard quelque intention sur la belle? reprit-il en clignant l'œil. Tant pis, mon garçon, tant pis! car celui avec lequel elle *s'arrime* n'est pas un gaillard à te la céder. Mais nous restons là comme des n.. de D..., plantés sous un vent qui décornerait des bœufs... N'entrez-vous pas prendre une moque?

— Aujourd'hui ce n'est pas possible; une autre fois, répondit Gaud.

— Une autre fois donc! »

Ils se séparèrent. Les deux amis suivirent les quais. Diversement dominés par les émotions que cette brusque confidence avait jetées dans leur cœur, ils allaient atteindre l'extrémité du faubourg, lorsqu'Olivier rompit brusquement le silence.

« Tiens, Gaud! c'est décidé, il faut que je parte tout de suite. Reste ici, toi; veille à tout. Moi, il faut que je voie Thérèse.

— Il n'est pas possible de se mettre en route de ce temps-là. A moins que tu n'ailles chercher Genest, et ça te retarderait plus que si tu attendais la fin de la bourrasque. Il vente la peau du diable. »

Le ciel était en effet à la tempête; les nuages, lourds de tons et de formes, le traversaient avec une rapidité qui éblouissait l'œil. Le vent soufflait à balayer les houriques et les alcyons à travers les tourbillons d'écume et de sable qu'il soulevait sur les flots et dans les grèves.

Mais aucune considération ne put le retenir un seul instant à Granville : ni ses affaires, ni la tourmente. Ses affaires, il les confia aux soins de

Gaud; la tourmente, il aimait mieux affronter l'ouragan du ciel que de subir plus long-temps celui que l'incertitude de son malheur avait fait naître dans son âme. Il fallait qu'il vît Thérèse, il fallait qu'il lui parlât; au lieu de prendre le chemin des terres, trop long pour son impatience, il se jeta à travers les dangers que, par un semblable temps, offre aux pêcheurs même la route des grèves.

Ses souliers dans les mains, son pantalon relevé jusqu'aux genoux, il s'avança à travers la plage sans que les rochers, les courans d'eau ou les pêcheries dont est sillonnée la baie de Granville pussent détourner sa marche ou la suspendre un seul instant. Uniquement préoccupé d'une pensée, il surmontait tous les obstacles avec une obstination instinctive qui ne s'occupait ni de leurs difficultés ni de leurs périls, et cette pensée le captivait si puissamment, qu'elle ne lui permettait de ressentir son malheur même que comme l'étourdissement dont une secousse violente fait précéder les souffances.

Le coup qui venait de l'atteindre avait pénétré bien avant dans son cœur. Lui dont les facultés aimantes s'étaient développées sans cesse dans une vie calme, isolée, sans autre émotion que la tendresse d'une mère, que l'affection presque paternelle d'un ami, il avait dû ressentir dans toute son étendue ce qu'un premier amour a de séduction et de puissance.

Depuis le soir où, rouge et tremblante, Thérèse, tout émue, avait répondu à ses protestations, à ses instances : « Oui, Olivier, je vous aime! » il s'était habitué à regarder leurs deux existences comme ne formant plus qu'une seule vie, leurs deux destinées comme fondues en un seul avenir.

Toutes ses pensées : vagues préoccupations, rêveries mystérieuses, n'avaient dès-lors été que pour cette femme dont l'amour avait fait descendre dans son cœur une longue joie, une joie qui s'était étendue jusque sur son absence. Depuis, il avait mollement dissipé ses jours en doux rêves, et s'était fait une existence toute de bonheur. Le souvenir de Thérèse répandait du charme sur ses travaux pendant ses dures journées; la nuit, reployant ses blanches ailes sur le front endormi du jeune matelot, cet amour embellissait encore son sommeil. Ainsi, peines, rêves du jour et de la nuit, tout enfin n'avait été dès-lors que par elle et pour elle.

Eh bien! l'espoir dont dix-huit mois de tendresse avaient rempli son âme, un mot l'avait détruit. Cette femme, sur laquelle il avait fait reposer sa vie, elle allait passer dans les bras d'un autre.

Telles étaient les pensées non distinctes, mais indécises et confuses, qui roulaient alors dans sa tête. A peine si par moment venait encore s'y glisser une lueur d'espérance.

On l'avait peut-être trompé, se disait-il parfois, cet oubli n'était pas possible; Thérèse lui avait dit cent fois qu'elle l'aimait, qu'elle n'aimerait jamais que lui, qu'elle mourrait plutôt que d'appartenir à un autre, et Thérèse n'avait pu mentir! elle avait le cœur trop honnête; il y avait trop de candeur dans son amour. Il se disait cela, et retombait aussitôt dans ses incertitudes, et il précipitait encore la rapidité de ses pas à travers les sables de la plage.

Les riverains arrêtés sur les dunes suivaient inquiètement des yeux l'imprudent qu'ils s'attendaient à voir s'engloutir et disparaître dans les *lises*. Chaque instant de plus ajouté à son existence était pour eux un miracle.

Cependant, résistant comme les hérons à la bourrasque, luttant corps à corps avec elle et ne fléchissant que rarement sous leur violence, Olivier marchait, marchait toujours. Quand il rencontrait une rivière, il la traversait, quel que fût l'escarpement de ses bords; quand la tangue se balançait sous ses pas alourdis, il courait et franchissait le danger. Ce fut ainsi qu'après cinq heures de fatigues et de hasards incroyables il atteignit le pied du Mont-Saint-Michel, où les habitans, effrayés de ses dangers et de son audace, étaient venus le recevoir.

La joie fut universelle lorsque les bons pêcheurs eurent reconnu le jeune marin. Ce fut des embrassemens et des questions sans fin; tous voulaient le féliciter de son retour, tous voulaient connaître le motif de sa périlleuse traversée. Olivier ne s'arracha qu'avec peine à cette curieuse sollicitude pour courir auprès de sa vieille mère.

La bonne femme avait déjà été prévenue par les enfans du retour de son fils; elle n'avait pourtant pas franchi le seuil de sa porte qu'Olivier était dans ses bras. Ce fut un moment d'ivresse. Elle l'embrassait, le regardait, l'embrassait de nouveau, puis le regardait encore. C'était donc son Olivier! son cher Olivier qu'elle avait regretté six grands mois, c'était bien lui qu'elle pressait sur son cœur. Elle le revoyait avant de mourir; oh! comme chaque jour elle avait demandé cette grâce au bon Dieu avec des prières et des larmes! A son âge, la vie est si fragile! une si longue absence pouvait devenir une séparation éternelle; et mourir avant d'avoir revu son enfant! cette pensée lui brisait l'âme.

Elle s'était bien reprochée de l'avoir laissé partir, lui qui auparavant l'avait à peine quittée de quelques jours et de quelques lieues! Elle avait bien pleuré depuis ce moment-là! Pauvre femme, que ne pouvaient rassurer le calme de la mer ni la sérénité du ciel, que n'avait-elle pas dû souffrir quand le vent sifflait dans l'air et que la mer râlait sur le sable!

Mais cette vie d'angoisse était finie, son Olivier était de retour, elle le tenait là, dans ses



bras, sur son sein; et ses pleurs coulaient en silence.

Olivier n'avait jamais éprouvé tant d'émotions dans les embrassemens de sa mère; autrefois il répondait à ses baisers par des souris de tendresse; en ce moment, il ne pouvait que la presser dans ses bras et la mouiller de ses larmes.

C'est qu'il sentait alors qu'il avait besoin de toute cette tendresse pour combler le vide qu'il éprouvait dans ses affections; il lui fallait ce cœur tendre et dévoué pour y déposer toutes ses douleurs. Il voulait lui confier toutes ses peines; et les consolations irritantes qu'il eût redoutées d'un ami, il savait qu'il n'avait point à les subir d'elle. Une mère connaît si bien tout ce qui peut guérir l'âme de son fils! Elle ne lui prodigue pas une froide raison quand il pleure, elle pleure avec lui; elle sait par les admirables instincts du cœur qu'il est des souffrances que les paroles aigriraient encore, qu'il faut laisser couler les larmes, que les orages de l'âme comme ceux de la nature se résolvent souvent en pleurs; et c'était cette sympathie muette, ces consolations silencieuses qu'Olivier espérait dans la certitude qu'il craignait d'acquérir.

« Ne pleure pas comme cela, Olivier, je ne pleure plus moi! tout est oublié, puisque nous voilà réunis, » lui disait-elle toute émue.

Olivier la pressa plus tendrement sur son cœur.

« Mais qu'as-tu donc? Nous serait-il arrivé quelque malheur? Tu me fais peur, Olivier! Dis-moi le donc; qu'as-tu? »

Un soupir s'échappa de sa poitrine.

« Mon Dieu! mon Dieu! Il faut qu'il lui soit arrivé quelque chose!.... Explique-moi tout;.... dis donc vite, enfant! tu me fais mourir!

—Thérèse!» Ce nom fut jeté dans un sanglot.

La bonne femme devint plus calme; mais, conservant son air de tristesse, elle reprit:

« Tu l'as donc appris?... Hélas, oui, son père la force d'épouser un employé du château.

— C'est son père qui la force?

— La pauvre petite, on la dit bien malheureuse.

—Quoi! ma mère, elle est malheureuse? Vous dites qu'elle est malheureuse, n'est-ce pas? Oh! vous ne savez pas tout le bien que vous me faites! On la force, on lui fait violence! J'étais injuste de supposer qu'elle pût se donner à un autre!... Je devais pourtant bien savoir qu'il était impossible qu'elle m'eût oublié!

— Et puis, reprit la mère, rien n'est encore fait.

— Oh! rien ne se fera! je verrai son père, je lui parlerai, il comprendra qu'il serait cause du malheur de sa fille; je lui dirai qu'un père ne peut pas sacrifier à ses caprices la vie de son enfant; il n'a pas ce droit-là! Je le lui dirai, moi, ma mère! »

Et, souriant et pleurant à la fois, Olivier se promenait à grands pas dans la chambre. Cette désespérante nouvelle, qui avait si brusquement comprimé son cœur, s'effaça sous l'influence de ces consolantes réflexions. Ce n'était plus qu'un songe fiévreux qu'avait dissipé le réveil; toutes ses pensées, toutes ses illusions se redressaient et reverdissaient dans son âme, comme font les fleurs quand, après un jour brûlant, pleuvent la fraîcheur et la rosée. Sa tendresse pour sa mère n'en devenait que plus expansive.

Le premier soin d'Olivier fut de trouver un moyen de parler à Thérèse.

Il ne pouvait guère, dans sa position, se présenter chez le père Ibry. C'eût également été une imprudence à Thérèse de se hasarder à venir le voir au milieu de la curiosité générale. Le retour de l'un, le mariage de l'autre, les mettaient tous deux dans une position plus difficile que celle des autres habitans de l'endroit. Il était donc plus facile et plus sage de lui donner un rendez-vous dans les grèves, où mille occupations du ménage l'appelaient chaque jour.

Olivier adopta ce parti.

La bourrasque, que le plein de la mer avait apportée avec toute sa violence, s'affaissa avec le retrait de la marée. Vers le soir, le vent ne soufflait plus qu'à de rares intermittences; le ciel devenait sombre et pluvieux; vers quatre heures, une brume épaisse, qui, durant quelque temps, avait menacé de voiler la côte, se condensa en gouttelettes, et tomba légère et pénétrante comme une rosée.

Pourtant, vers cette heure, Thérèse descendit l'étroite rue qui, semblable à un long serpent, se tord autour du rocher. Malgré les dispositions qu'elle avait faites pour paraître en corvée, l'indécision de sa démarche et les regards inquiets qu'elle jetait par momens autour d'elle, eussent fait croire que ce n'était point vers la fontaine qu'avec sa lourde cruche de grès se dirigeait la jeune enfant.

En effet, arrivée près de la source qui filtre parmi les cailloux polis de la plage, elle déposa sa *buc* dans un enfoncement de la falaise, et disparut bientôt derrière une des saillies du rocher.

C'était là qu'Olivier l'attendait.

Le premier instant de leur entrevue fut un long embrassement dans lequel leur voix, étouffée par les soupirs, articulait à peine leurs noms.

Thérèse, le visage caché sur le sein d'Olivier, y versait des pleurs. Olivier, qui la tenait embrassée, couvrait de baisers ses cheveux humides.

« Tu sais donc tout, mon Olivier? » dit la jeune fille en levant sur son amant ses yeux luisans de larmes.

Deux pleurs tremblèrent dans les cils du jeune marin.

« Tu devines, reprit-elle aussitôt, tout ce qu'il m'a fallu souffrir! Oh! j'ai eu de la force, Olivier, pour une pauvre fille! Moi, accoutumée à prendre ma volonté dans celle des autres! Eh bien! mon Olivier, moi, j'ai osé dire à mon père que je n'aurais jamais d'autre mari que toi..... Quand il a fallu résister à ses prières, résister à ses ordres, j'ai été ferme, va! Oh! c'est que je t'aime tant! »

Et le jeune marin étreignait avec ivresse son amante dans ses bras, comme un avare eût fait d'un trésor qu'il eût cru long-temps perdu.

III.

LES GRÈVES.

Le soleil venait de disparaître derrière la hauteur de Carolle, dont l'ombre en s'alongeant obscurcissait les grèves. A peine si les derniers rayons du couchant animaient encore d'un reflet carminé les terres planes de la Bretagne, qui, rampantes et brumeuses à l'horizon, s'alongeaient de l'autre côté de la baie comme une bande légère de nuages.

Olivier, rêveur, et les mains dans ses poches, se promenait à grands pas au pied d'une des digues en pierres plates que construisent les riverains pour arrêter les envahissemens de la mer. De verts tamarins, arbustes si communs sur ces côtes, la couronnaient d'une verdure légère et pittoresque, comme une bordure des plus curieuses bruyères.

Rien de gracieux comme le site où se trouvait le jeune marin, rien d'imposant et de beau comme les perspectives qui se déployaient devant lui.

Ce n'était pourtant pas l'aspect souriant de ce lieu, ni la sérénité de cette soirée qui, douce et veloutée, baignait la mourante nature d'automne, comme la clarté d'une belle lune un édifice en ruine; comme au frais souvenir de jeune homme, l'âme vacillante d'un vieillard.

Ni ces brises de la mer, qui vous jettent avec de vagues murmures un air si bienfaisant et si pur, que l'on se sent respirer avec bonheur.

Non, aucune des émotions, dont ce beau soir perdu dans le déclin de l'année pouvait bercer l'âme, ne retenait au bord de la grève le jeune matelot. Le froncement de ses sourcils et l'action précipitée de sa marche trahissaient évidemment une impression de contrariété et d'impatience. Gaud ne tarda pas à paraître.

« Pourquoi ne m'as-tu pas attendu chez la mère Anquetil?... »

La mère Anquetil était l'aubergiste la plus renommée du quartier maritime. Parlez-en à tous nos *côtais :* une grosse et joyeuse commère, un peu moins folle, la bonne femme, durant l'absence de son ami; mais quoique ça, pas bégueule, toujours ronde et franche, toujours réjouie! Et sa guinguette! oh! sa guinguette! un paradis, un vrai *séral*, comme disent les matelots.

« Je vais te conter ça, reprit Olivier. Tu viens me reconduire? » Sans attendre de réponse, il saisit le bras de Gaud, et les deux amis descendirent dans la grève.

Il était cinq heures. Malgré la limpidité qu'un piquant vent d'est donnait au ciel pâle de novembre, le soir l'avait bruni avec une rapidité particulière à cette époque de l'année. A peine distinguait-on, sur le fond grisâtre de la tangue, ces herbiers de chiendent que paissaient en troupes des oies domestiques, et ces champs verts de criste-marine, où viennent se reposer et s'ébattre les volées d'oiseaux de mer : goëlands aux plumes blanches et grises, houriques si gentilles, sautillant sur leurs longs pieds. Le Mont-Saint-Michel et l'îlot de Tombelaine saillaient seuls, comme deux taches noires, dans la teinte sombre dont l'obscurité enveloppait la rive.

Ils marchèrent quelque temps en silence. Gaud, tout préocupé qu'il était de ce qu'Olivier allait lui apprendre, craignait de brusquer indiscrètement cette confidence :

« Ecoute! dit enfin celui-ci, voici l'affaire. » Gaud fut toute attention.

« Tu m'avais quitté, tu te rappelles, contre la cheminée... bon! — J'étais là tranquille, les pieds croisés sous le banc, les deux coudes appuyés sur la table, buvant ma moque, fumant ma pipe, quand je vois entrer, avec plusieurs camarades, un grand bédouin, dont la *physiolomie* me frappa d'abord... Je le regarde mieux; — favoris rouges, regard en-dessous, une figure à l'est-quart-sud-est, quoi! avec une lévite bleue à boutons d'ordonnance : un argousin!... Bon! que je dis; je connais le numéro de ton sac, à toi! nous allons voir ta manœuvre; — c'est bien! Je finis mon cidre, je ramasse mon tabac et je l'aborde. »

Olivier fit une pause; puis, imitant les inflexions de voix dont il avait accompagné ses paroles, il poursuivit :

« Pourrait-on, excuse à la société, vous souffler tant seulement une parole? » J'avais pris un ton doux comme un vent alisé.

« Volontiers, » dit-il. Nous sortîmes.

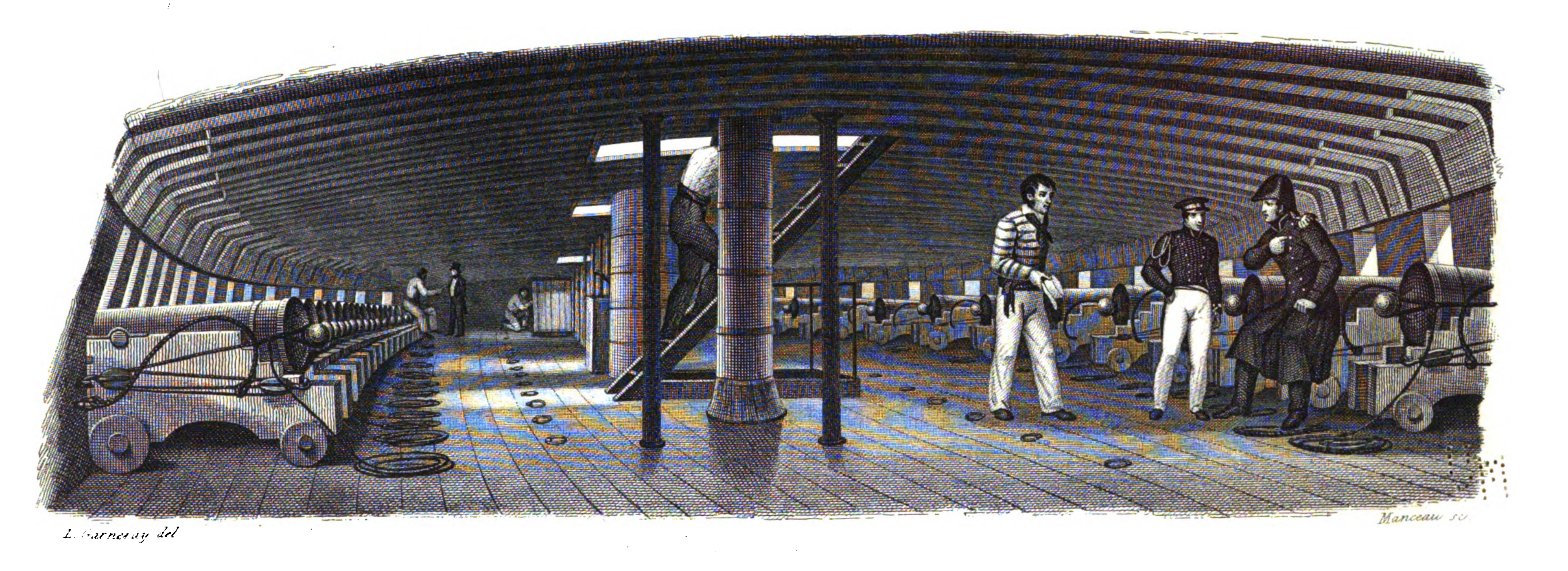
« Serait-ce pas vous qu'on appelle Louchard?

— Moi-même, pour vous servir.

— Bien honnête. » Et sans plus tortiller, j'aborde l'affaire.

« N'est-il pas vrai que vous avez trop de cœur pour vouloir épouser une fille qui n'éprouve rien pour vous? » Le particulier, surpris de la question, me regarde d'un air tout incohérent.

« Eh bien! ai-je repris avant qu'il ait pu deviner *ous que* j'en voulais venir : Thérèse m'a chargé de vous dire qu'elle ne vous aime pas, qu'elle en aime un autre, et cet autre... c'est moi! — pour vous servir. »



L. Garneray del. Manceau sc.

3e V. P. 37.

Intérieur de la batterie d'une Frégate.

» Que ma franchise l'ait blessé, ou qu'il ait cru tout finir en m'intimidant, mon Anglais, loin de désemparer, prend le verbe plus haut.

« Merci de l'obligeance ! fait-il ; mais ça me regarde, n'est-ce pas ? suffit ; dans mes affaires, c'est là que je prends conseil.

— Et moi ici ! »

» Il me montrait sa tête, — je lui montre mon cœur.

« Eh bien ! je vous dis que vous ne l'épouserez pas.

— Son père me l'a promise !

— Vous ne l'épouserez pas ! »

» Le ton de mes paroles le radoucit un peu ; mais bientôt il s'anime, et jouant de ruse, il élève la voix pour appeler ses camarades. Alors, devant tout ce monde, je n'ai pas voulu faire une scène.

— Et tu ne lui as pas f.... un atout sur la gueule ?

— Laisse-moi m'orienter. Qu'il gouverne droit, le chien, et de manière à ne pas faire d'embardées ; car s'il tombe sous mon écoute, tonnerre du diable !... Ne t'inquiète pas, va !

— Le brigand ! Et je ne lui pomoyerai pas la peau ! je ne le rencontrerai pas entre quatre z-yeux ! »

Vingt malédictions accompagnèrent ce débordement de menaces où le bon Gaud jetait sa colère.

Ils étaient arrivés sur le bord de la Seez, jolie rivière qui, après avoir baigné les pieds du tertre de gazon où, jeune coquette assise aux champs, sourit la fraîche et sémillante Avranches, vient porter à la mer ses eaux blanchies de limon et de tangue.

La nuit était venue ; il fallut se quitter. Gaud reprit la direction des Genêts, tandis qu'Olivier chemina vers le Mont-Saint-Michel.

Le lendemain, il pouvait être neuf heures de la matinée. Assis près du châlit, où, grâce aux profits du retour, une *moque* de café régalait sa bonne mère, Olivier s'occupait sans défiance à réparer des filets, quand on heurta violemment à la porte.

« Qui diable frappe ainsi ? — Ouvrez !... Ne savez-vous pas ? Tirez sur le bout de ligne. »

On heurta de nouveau.

« C'est décidé, il faut que j'y aille. »

Olivier pâlit en voyant deux gendarmes. Doué d'un caractère naturellement doux et rangé, il n'était pas accoutumé à de telles visites ; aussi son inquiétude égala-t-elle sa surprise, lorsqu'il entendit prononcer son nom par le brigadier, dans les mains duquel il aperçut des fers.

(La suite à l'un des prochains n°s).

FULGENCE-GIRARD.

Intérieur
DE LA BATTERIE D'UNE FRÉGATE
DE 60 CANONS.

Reine de l'Océan par sa beauté, sa grâce et sa vitesse, la frégate justifie encore cette prééminence navale par son attitude guerrière ; ses soixante bouches à feu, qui se projettent au dehors de ses flancs, sont des titres incontestables de son rang et de sa puissance.

Soixante bouches à feu !... c'est-à-dire trente caronades de 30 sur son pont, à la fois champ de bataille et de manœuvre ; et trente canons du même calibre dans sa batterie, la grande redoute, la redoute foudroyante, les jours de combats.

C'est dans un de ces momens de sécurité, où la batterie, au repos, brille de son luxe d'ordre et de coquetterie militaire, que nous y transportons le lecteur, en le plaçant à l'extrémité de l'arrière. Frappé d'abord de l'abaissement du pont supérieur qui sert de voûte à cette longue galerie armée, le regard en parcourt la profondeur, à travers les jets d'ombre et de lumière projetés sur les objets par les jours qui la croisent ou tombent des écoutilles béantes du pont ; il s'arrête sur les énormes *barots*, poutres transversales, qui supportent le tillac au-dessus ; il glisse sur ces deux files de canons de 30, égaux et symétrisés dans leur alignement, comme les touches d'un clavier ; il suit dans leur fuite progressive les objets décroissans sous l'angle de l'optique, tandis que le milieu de la batterie lui présente une suite d'engins et de machines qui sollicitent la curiosité : ce sont les parties de mâts, le *cabestan*, le *fanal réflecteur qui éclaire les habitacles*, les *pompes*, les *parcs*, les *cuisines*, les *bittes*, les *chaînes-câbles*. Leur spécialité maritime et leur permanence aux places qu'ils occupent disent assez que la batterie n'est pas exclusivement un champ de bataille, mais que l'art du navigateur la réclame aussi pour des scènes d'action et d'économie nécessaires dans les destinées de la frégate. C'est là, autour de ce mystérieux cabestan, que se manœuvrent les lourdes chaînes-câbles ; c'est là, dans ces cuisines *à la Kersaint*, et sur les fourneaux suspendus, que se préparent les alimens de l'équipage, et qu'ils se consomment au murmure confus des joyeuses causeries de cinq cents commensaux ; c'est là aussi qu'aux heures de détresse, le salut de tous met en jeu les quatre pompes *à double piston* qui aspirent à flots l'eau menaçante dont une avarie ou de molles coutures emplissent la cale.

Tout est muet maintenant dans cette batterie solitaire, où seulement l'officier de service, accompagné d'un élève et du maître canonnier,

passe sa revue de propreté. Son regard exercé en a scruté les plus petits recoins, son coup-d'œil juste a passé sur ces lourdes pièces d'artillerie admirablement alignées. Sa ronde finira, et un coup de sifflet du maître d'équipage, et le rappel du tambour rendront le mouvement et la vie à cette batterie somnolente. Deux cents hommes y descendront avec ordre; chaque pièce de canon verra se ranger autour d'elle les deux files de ses douze servans; les *palans de côtés* seront *dédoublés*, ceux de *retraite élongés*, et l'exercice du canon commencera : ce sera la répétition du drame sanglant dont la représentation aura lieu à la première rencontre avec un ennemi. Un officier la commande, les maîtres et seconds maîtres canonniers la surveillent, et les matelots-artilleurs, graves et silencieux, l'exécutent, et apprennent, au coup de baguette, à vaincre ou à mourir un jour avec régularité, auprès de ce canon terrible.

La leçon est faite, les canons sont réamarrés, les rangs sont rompus, et la batterie est rendue aux loisirs des matelots libres de service. Alors cette école de bataille devient une vaste académie où l'amour-propre et la fatuité matelotte puisent leur rhythme et leurs grâces; aux leçons de combat succèdent les leçons de danse, les leçons d'armes, les leçons de bâton, voire même les enseignemens de lecture et d'écriture; nous y avons vu jusqu'à des académies de chant dont le maître *coq* et le maître boucher étaient les *Rubini*, aussi sévères que bizarres dans leurs méthodes. Puis substituant la pratique à l'apprentissage, nous y avons vu des bals, des assauts réguliers, nous y avons vu même un théâtre, oui un théâtre, gratis, public et suivi, honoré même de la présence des officiers, où l'on ne sifflait pas, et où le rire et la gaîté ne manquaient jamais, soit que l'improvisation fît les frais du sujet et de la diction des pièces, soit qu'on nous y ressuscitât César et Hippolyte dans un quartier-maître provençal, et dans un *callier* breton, nous montrant des Grecs et des Romains sous les oripeaux de carnaval, martyrisant dans leur mémoire et dans leurs bouches nationales les harmonies de Racine et de Voltaire. Au milieu du mouvement et du bruit, combien de scènes comiques s'y passent et qui ne se trouvent que là! scènes grotesques et spirituelles, et toujours empreintes d'une joyeuseté originale.

Mais cette batterie, si animée le jour, le soir prendra un autre aspect; trois cents hamacs ou lits de toile, suspendus par leurs extrémités aux barreaux du pont, recevront leurs trois cents dormeurs, et la convertiront en un vaste dortoir obscur. Ces hommes, symétriquement suspendus, alignés et serrés les uns contre les autres, rétréciront la hauteur de la batterie par leur courbe tombante; ce ne sera qu'en se pliant sur eux-mêmes que l'officier de garde et le capitaine d'armes la parcourront à la lueur d'un fanal, dans leur ronde silencieuse.

A la vue de ces modestes couches courbées sous le poids d'un sommeil alourdi par le travail pénible qui l'excite, on ne peut se défendre d'une émotion en faveur de ces malheureux et intrépides matelots, si sécurément endormis et bercés par le roulis au-dessus de ces machines de gloire et de deuil, près desquelles, demain peut-être, ils dormiront d'un sommeil de mort. Demain, disons-nous! peut-être que le sort ne leur réserve pas le complément de ce sommeil réparateur, et que cette nuit même il sera interrompu par le cri d'alerte de la sentinelle du *bossoir;* la silhouette obscure de quelque frégate errante se présentera comme une ombre douteuse à travers le voile vaporeux de la nuit; des lumières et des cris observés dans la direction de l'ombre grossissante, révéleront un ennemi qui se prépare à l'attaque, et le commandant de la frégate averti, ordonnera le *branle-bas de combat;* les tambours et les sifflets confirmeront l'ordre terrible, et appelleront *chacun à son poste,* poste de victoire ou de mort. Alors quel mouvement et quel pêle-mêle d'hommes et de choses dans cette batterie, naguère si tranquille! mais dans ce désordre apparent, quel ordre, quel savoir faire, quelle tendance, qui, dans cinq minutes, auront produit leur incroyable effet! Les hamacs dépendus et roulés sont portés dans les *bastingages;* les fanaux de combat suspendus illuminent la batterie; les pièces chargées d'avance sont disposées par leurs servans et leurs chefs, chacun muni de son arme spéciale pour l'abordage; les mousquetons, les haches d'arme, les piques et les poignards sont distribués aux sabords; les bailles de combat, les boute-feux, les platines des pièces sont disposées à leurs places; le sable qui doit boire le sang qui va couler est répandu dans toute l'étendue de la batterie, et un roulement annonce que le branle-bas de combat est fait.

La voilà cette batterie, dans son moment le plus solennel, moment auquel aboutissent toutes les combinaisons de cette machine flottante; c'est là qu'est la frégate. Le commandant va y descendre, accompagné de son état-major, pour y passer son inspection solennelle, s'assurer de tout, inspirer à son équipage l'esprit de gloire et d'honneur dont il est animé, recommander à chacun son devoir envers la patrie. Dans son allocution courte, énergique et imposante, il ne déprécie pas l'ennemi qu'il va combattre, mais il dit à ses braves qu'ils valent autant. Les cris de *Vive la France! Vive le commandant!* lui répondent qu'il est compris, et contiennent la sentence d'un duel à mort.

Tandis que le commandant est remonté sur son banc de quart pour calculer ses positions par de savantes manœuvres, où la promptitude et la finesse des feintes révèlent le premier mé-

rite de l'officier de mer, celui de manœuvrier; observons encore cette batterie dans l'attente du combat, attente terrible, plus terrible que le combat même; scène préparatoire et plus imposante à la pensée que la dernière péripétie du drame prochain. L'examen des dispositions matérielles seul suffit pour remuer les émotions, qui grandissent à l'éclat de ces armes de mort réfléchies par l'illumination sinistre d'un combat de nuit, à la vue de ce sable répandu qui parle de sang, aux exhalaisons sulfureuses de ces mèches fumantes qui vont lancer la mort. Cet aspect s'aggrave du silence terrible de ces deux cents canonniers, debout, immobiles, rangés de chaque côté de leurs pièces, au costume de toile moins funeste aux blessures, la tête et la ceinture serrées d'un mouchoir. L'inaction qui attend excite en eux l'impatience et le malaise qui se mêlent sur leurs traits aux signes du courage et du dévoûment; courage vrai, pur et français; courage qui réfléchit le cœur, qui part du cœur; et non pas ce courage brute infiltré de rhum ou genièvre.

Mais l'ordre de *soyez parés partout*, fortement articulé, est lancé dans la batterie par le porte-voix de combat, dont le long tube joint le commandant au chef de batterie. Les chefs de pièce, le poignet haut, et fixant l'axe de leurs pièces sur l'ennemi, attendent le terrible commandement de *feu!* Il est donné, et, comme un seul canon, ou plutôt comme un volcan, la batterie a lancé ses foudres; mais elle a disparu, comme ces palais enchantés, enveloppée d'un nuage. Un peintre n'aurait ici qu'un nuage de fumée à représenter. L'ennemi a répondu; le combat est engagé, et sa fureur augmente au commandement de *feu à volonté*. Alors comment dire ce qui se passe sous ce voile de soufre et de salpêtre qui cache tout? Nous pouvons dire au lecteur : Ecoutez les cris, les chocs, les plaintes, les commandemens, les houras qui sortent de cet Hécla, où fermentent la fureur, la mort, la destruction et la victoire; ou pénétrez, si vous l'osez, dans ce Tartare en feu, où la mort hurle sur ses ravages, vous y verrez ces lourdes pièces de 30 voler à leurs sabords sous les efforts vigoureux de l'acharnement; vous verrez la membrure épaisse de la frégate, déchirée par les boulets ennemis, déchirer de ses éclats meurtriers les braves qu'elle devrait protéger; inondé du sang qui jaillit sous la mitraille, vous vous heurterez avec ces blessés mutilés qu'on retire des rangs, vous vous croiserez avec ces jeunes mousses, ces braves enfans, les plus braves peut-être dans ce choc de géans, parcourant sans crainte cette batterie foudroyée, et pourvoyant les pièces de poudre; et si, par un changement de position funeste, la frégate reçoit une *enfilade* en poupe, vous verrez une grêle de fer qui parcourt en sifflant la foule compacte des combattans, jeter d'un seul coup une moisson de morts sur ce champ de carnage.

Mais tant de sang versé amènera la victoire ou la défaite; alors le nuage de fumée se dissipera, ce suaire vaporeux qui couvrait la batterie se lèvera, et elle présentera son dernier tableau! tableau horrible! où la guerre a répandu en traits de sang le deuil et la désolation! Pêle-mêle dégoûtant de ruines, d'armes et de corps meurtris, de canons renversés et d'affûts veufs de leurs pièces! la voilà cette batterie jadis si brillante d'ordre, si vivante de joyeusetés; elle n'est plus qu'un lit funèbre, qu'une tombe fumante! Bientôt elle sera un lieu de prières, dernière récompense du courage malheureux.

Ainsi la batterie d'une frégate est à la fois pour le matelot qu'elle transporte dans sa course vagabonde, son forum, son gymnase, son réfectoire, son colysée, son dortoir, et son champ de bataille; il y exerce ses joies, ses affections et ses haines; il y trouve un jour la gloire ou le trépas.

Le capitaine P. Luco.

Flotille de Boulogne.

UNE CAMPAGNE DE LORD NELSON.

(AN IX DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.)

I.

NELSON.

Il y a quelque chose de si étroit dans l'égoïsme national qui arme les écrivains d'un pays contre les grands hommes d'une nation rivale, que la pitié est le seul sentiment que puissent exciter ces déclamations lorsque la bonne foi de leurs auteurs les absout d'une condamnation plus sévère. A piétiner dans de telles calomnies, on n'éclabousse et ne salit en définitive que soi-même. Qu'a produit, je vous le demande, le long pamphlet de sir Walter Scott contre l'empereur? de la sympathie pour Napoléon, et de la honte pour le romancier tory.

On ne comprendrait donc pas notre idée si l'on voyait, dans la narration des faits que nous allons rapporter, une attaque dirigée contre une des plus grandes illustrations de la marine anglaise. Cette pensée d'iconoclaste nous est complètement étrangère; nous respectons toujours le génie, lors même que les sentimens les plus vifs de notre cœur nous font déplorer ses succès; notre unique but est de prouver, par une des mille actions glorieuses qui illustrèrent nos pavillons, que, bien qu'ils eussent succombé dans plusieurs grandes rencontres, ils n'en étaient pourtant point portés avec moins d'intrépidité que les

drapeaux de nos armées, et que, malgré leurs fortunes diverses, c'était bien le même sang qui coulait dans les veines de nos matelots et de nos soldats.

Nous avouerons même que, si, dans une circonstance récente, — circonstance si fatale pour nos armes! l'amiral-lord avait exposé son évolution d'attaque aux chances d'une imprudence qui devait changer en qualification d'aventurier le titre de commandant habile que lui confirma la victoire, dans cette campagne, au contraire, il déploya toutes les ressources qu'il pouvait emprunter au génie du chef d'escadre et à la science du marin; cet aveu, nous le ferons d'autant plus volontiers, que cette habileté ne peut que relever la gloire de la flotille qui, malgré l'infériorité matérielle de ses forces, sut triompher de ce redoutable ennemi.

II.

LA FLOTILLE.

Le premier consul avait arrêté de terminer cette série de guerres où, malgré ses triomphes, la France avait sans cesse à lutter contre de nouvelles coalitions, en frappant la main qui avait dirigé tour à tour contre la république l'épée du Portugal et de l'Espagne, les baïonnettes de la Prusse et de l'Autriche, et les armes de tous les princes et ducs, petites aristocraties feudataires de ces deux dernières puissances.

D'immenses travaux avaient été exécutés dans le lit et sur les rives de la *Lianne* avec une rapidité qu'avait le secret d'inspirer Bonaparte, lui qui voulait rayer le mot *impossible* du vocabulaire français. Toutes les dispositions furent faites pour réaliser ce projet d'une descente en Angleterre, que le Directoire avait exhumé des cartons de l'époque conventionnelle (1).

Un bassin d'échouage fut creusé au N.-O. de Boulogne; des estacades et des quais, s'élevant sur un terrain marécageux, formèrent un port dont les lignes offrirent aux bâtimens un accostement de 3,136 mètres.

La construction d'une écluse ouvrit dans la rivière un arrière-port dont l'étendue indéfinie pouvait contenir, par des eaux assez profondes pour qu'elle ne cessât point d'y être à flot, une flotille aussi considérable que celle qui pouvait trouver asile dans le port.

Deux années suffirent pour ces prodigieux travaux.

Par ces prômpts résultats, le moment d'attaquer l'Angleterre devança toutes les prévisions. Vers la fin du printemps de l'an IX, cet instant parut arrivé.

Le décret du 12 juillet, par lequel Bonaparte organisait neuf divisions de bâtimens légers, et désignait un pareil nombre de bataillons tirés de l'armée du Nord, pour faire, concurremment avec des détachemens d'artillerie, le service de cette flotille, était à peine conçu, que le mot *invasion!* avait jeté la consternation et l'effroi sur toute l'étendue du sol britannique.

Une activité sans exemple régnait dans le cabinet de Saint-James comme dans ses ministères. Tandis que les ambassades s'agitaient dans toutes les cours de l'Europe pour susciter à la France de nouveaux ennemis, l'amirauté multipliait les ordres qu'elle transmettait à tous les points de son ressort et les mesures de défense qu'elle prenait sur le littoral sud des deux grandes îles.

De nouvelles divisions de vaisseaux et de frégates furent renforcer cette armée dont les formidables lignes s'étendaient sur toute la plage française et batave, depuis l'embouchure du *Texel* jusqu'au golfe de *Biscaye*. Des bâtimens de toutes espèces couvrirent les côtes anglaises; un grand nombre de canonnières et de bombardes furent construites et placées à l'entrée de tous ses ports et à l'ouverture de toutes ses rivières; les hommes des comtés de *Kent* et de *Sussex* devaient se lever en masse et courir aux armes dès le premier appel; et jugeant sans doute que ce déploiement d'hommes et de matériel ne suffisait pas pour sa défense, l'Angleterre voulut encore se couvrir par la puissance morale que la plus grande de ses renommées maritimes pouvait donner à ces divers armemens.

Lord Nelson fut investi du commandement de toutes les forces britanniques qui croisaient ou stationnaient dans ces mers du Nord.

L'orage qui se formait contre cette puissance commençait à s'épaissir sur la plage française. Tous les ports de la Hollande et de la Manche, du Nord et du Midi, envoyaient ou préparaient leur contingent de barques légères. C'était ainsi que le 22 messidor (11 juillet) une division de vingt-six voiles canonnières et bateaux plats, venant de Nieuport et d'Ostende, entrait dans le port de Boulogne, où elle ne précédait que de quelques jours l'escadrille de Cherbourg et du Havre.

Les eaux de toutes les pointes qu'en rangeant la rive étaient forcés de doubler ces détachemens, étaient chaque jour le théâtre de quelque combat : combats glorieux où ces bâtimens, sans autre moyen de défense que trois pièces de 24, deux braquées sur l'avant, l'autre placée en retraite, soit qu'en ligne ils attendissent l'ennemi, soit qu'ils fussent obligés de prendre chasse devant une lutte sans parité, répondaient vaillamment par leur feu à celui des vaisseaux de ligne ou d'autres navires de haut-bord.

Nous ne citerons qu'un seul des engagemens auxquels donna naissance le ralliement de ces embarcations construites sur un si grand développement de côtes.

(1) Voir le bel article inséré par Godefroi Cavaignac, dans la *Revue républicaine*, n° IX.

III.

AFFAIRE DU CAP GRINEZ.

Les chaloupes canonnières *le Volcan, l'Inabordable, l'Eclatante, la Méchante, l'Incommode, la Surprise*, et *le bateau* nº 18, de la 5e division, surveillés depuis long-temps par une forte station ennemie, étaient si étroitement bloqués dans le port de Calais, qu'une tentative d'appareillage ne leur eût offert d'autre alternative qu'une destruction certaine ou une capture inévitable.

L'amiral Latouche-Tréville, à qui les dépêches du gouvernement faisaient redouter davantage chaque jour quelque agression contre la flotille placée sous ses ordres, envoya son adjudant, le capitaine de frégate Miratès, avec injonction de prendre le commandement de cette division, et de tout tenter pour opérer sa jonction.

Cet officier se rendit sur les lieux. L'étude du littoral ne tarda pas à lui révéler tout ce que sa mission renfermait de difficultés et de dangers. Il était évident que l'escadrille ne pouvait franchir la pointe de *Crème-aux-œufs*, langue de terre que la mer, en brisant sur de noirs récifs, entoure constamment d'une zone d'écume, et surtout le cap *Grinez*, sans avoir à essuyer un combat avec des forces dont la supériorité ne semblait devoir offrir aux navires français que des chances de désastre.

Quels que fussent pourtant ces obstacles, le commandant Miratès ne desespéra point d'en triompher; la position périlleuse de la flotille et l'impatience de l'amiral ne lui permettaient point d'ailleurs d'ajourner les ordres qu'il avait reçus. Sa détermination fut tout de suite arrêtée.

Le général Ferrand, qui l'avait accompagné dans ses explorations topographiques, ayant armé d'une batterie de pièces à longue portée les deux promontoires que la division française devait doubler en présence de l'ennemi, le commandant Miratès donna ses instructions aux capitaines des six canonnières pour l'appareillage, qu'il fixa à la nuit prochaine.

Effectivement, dès que le chenal offrit assez d'eau pour tenter le passage, l'embarcation que montait le commandant de la division mit dehors ses voiles, et les cinq autres navires suivirent ses eaux.

Le temps était d'une sérénité qui parut d'abord vivement contrarier le capitaine Miratès. La brise, qui soufflait du N.-E., avait pourtant acquis assez de fraîcheur; la mer était vive sans être dure; le ciel, quoique sans lune, empruntait à la clarté des étoiles des teintes grisâtres qui donnaient une sorte de transparence à l'obscurité.

Cette dernière circonstance ne permit pas d'espérer que la marche de la division pût échapper à l'ennemi; il resta néanmoins sans en être avisé plus long-temps qu'on n'eût dû le penser d'abord. Le détachement avait déjà dépassé le travers de la station, lorsque le commandant reconnut au mouvement qui agita tout d'un coup l'escadre que sa manœuvre était enfin reconnue. Loin de chercher alors dans l'obscurité une fuite impossible, la canonnière chef de ligne donna le signal de hisser les fanaux en arborant elle-même les siens, et la division, ainsi éclairée, continua hardiment son loc.

Ce que le capitaine Miratès avait prévu arriva; la manœuvre qu'exécuta toute la croisière ne permit point de douter qu'elle ne gouvernât pour joindre la division française à la hauteur du cap Grinez, certaine de l'enlever ou de la forcer de se jeter à la côte. Après avoir serré le vent pendant quelques heures, l'ennemi laissa en toute confiance arriver sur nos bâtimens.

Il ne se trouvait plus qu'à une portée de canon des navires français, lorsque le feu qu'ouvrit sur lui à boulets rouges la forte batterie dont il ignorait l'existence, le força de prendre le large.

La division française que ses fanaux désignaient aux canonniers du rivage défilant intrépidement sous la grêle des boulets qui sifflaient et ricochaient autour d'elle, franchit ces parages dangereux en répondant aux bordées qu'un vaisseau de ligne, un vaisseau rasé, deux frégates, douze bricks et cutters faisaient tonner sur elle.

Le soir même de ce jour, 9 thermidor (28 juillet), cette division entrait dans le port de Boulogne.

IV.

LE CABINET DE SAINT-JAMES.

L'arrivée de cette division fut d'autant plus opportune que le mouvement des ports anglais devenant plus menaçant, il était urgent de prendre des mesures de défense pour protéger le noyau de la flotte légère que l'ennemi eût alors pu facilement brûler dans l'embouchure de la Lianne, Toutes les communications que l'amiral recevait du premier consul lui présentaient une attaque comme plus immédiate chaque jour. Des détails très-circonstanciés lui précisaient même le nombre, la force et la nature des navires: vaisseaux et frégates, bombardes et brûlots qui devaient être employés pour anéantir d'un seul coup cette escadre de débarquement.

Il s'empressa donc d'établir devant le port de Boulogne une ligne d'embossage qui, en favorisant l'entrée des divisions qui pouvaient continuellement se présenter, le protégeât contre l'agression qu'on lui signalait.

Sept canonnières et dix-huit bateaux plats s'y déployèrent le 12 thermidor sur un front qui présenta au large une batterie de trente-neuf pièces de gros calibre.

La gravité qu'avait aux yeux du ministère britannique ces projets d'invasion, et l'anxiété dont la menace seule en avait frappé son commerce, l'avaient en effet déterminé à prendre une offensive vigoureuse contre ces premières tentatives d'exécution. Les préparatifs d'une expédition sérieuse étaient poussés avec activité et mystère dans les chantiers et sur la rade de *Scheerness* et de *Nore*, tandis que, pour tromper l'attention publique, les navires qui tenaient la mer évoluaient sur les mouillages de la Hollande et devant les ports normands et bretons.

Six bombardes et quelques brûlots ayant été rapidement équipés ou construits, plusieurs navires de la compagnie des Indes ayant été requis et armés, tous les bâtimens destinés à cette expédition reçurent l'ordre de se porter sur l'ancrage que protégent les créneaux du château de Deal.

Trois vaisseaux : *le Leyden*, percé de soixante-huit sabords; *le Ruyter* et *l'Iris*, l'un portant soixante-quatre bouches à feu, l'autre ayant en batterie cinquante canons; les frégates *le Siend*, *la Méduse*, *le Brillant;* les bombardes *l'Hécla*, *la Volcano*, *le Zebra*, *le Sulphur*, *le Disbovery*, trente barques canonnières, pinasses ou cutters s'y trouvaient réunis lorsque Nelson vint en prendre le commandement.

Ce fut à la tête de cette escadre qu'il cingla vers Boulogne, où étaient restés en observation quelques croiseurs.

L'importance de cet armement, uniquement dirigé contre une réunion de bateaux dont le petit nombre ne devait encore inspirer aucune crainte, peut révéler toute la gravité qu'avait aux yeux de l'Angleterre la pensée seule de sa destination.

C'est qu'elle sentait que c'était une nécessité pour son avenir de prouver, par l'anéantissement de la flotille légère qui se ralliait sur ce point, que tout débarquement sur la plage de ses comtés était une entreprise irréalisable. Il y avait là une question d'existence pour elle, et c'est parce qu'elle en était bien pénétrée, qu'elle ne négligea aucun moyen de destruction pour arriver à ce résultat.

Les flottes qui pouvaient quitter à chaque instant les ports de Toulon, de Cadix, de Rochefort, de Brest, et les rives du Zuyderzée, donnaient un caractère alarmant à l'expédition dont le centre était à Boulogne.

Pendant que les vaisseaux français, espagnols et bataves, en se portant sur la côte orientale de l'Angleterre ou dans les parages de l'Irlande, toujours frémissante sous le joug anglican, appelleraient sur ces points les forces qu'elle tenait dans la Manche, ne suffirait-il pas de quelques heures pour qu'une brise favorable portât sur sa plage une armée française?

Que fût-elle devenue prise à corps par ces vieux bataillons républicains sous les baïonnettes desquels avait déjà deux fois tombé l'Europe? Sa position n'eût-elle pas été celle de Carthage lorsque, par ses *corbeaux* et ses ponts, Duillius eut permis aux légionnaires romains de se heurter de pied ferme avec les troupes puniques?

V.

1re ATTAQUE. — BOMBARDEMENT.

L'arrivée de l'escadre ennemie ne fit rien changer aux dispositions de défense qu'avait prises l'amiral français. La ligne d'embossage resta ferme sur ses ancres.

Une nouvelle division de bateaux et une réserve de 4,000 hommes d'infanterie dut seulement se tenir prête à appuyer notre ligne dans le cas où la position des batteries de la rive ne lui eût pas suffi pour repousser le choc des Anglais.

Le premier jour s'écoula pour la flotte ennemie en manœuvres et évolutions dans lesquelles Nelson s'efforça de reconnaître le gisement du littoral et la position de nos bâtimens.

Le lendemain 15 messidor (3 août), l'on crut un instant que l'ennemi allait tenter d'exécuter l'objet de sa mission; une partie de la station s'étant ébranlée, fit voile vers notre mouillage; l'attaque s'engagea même du côté de l'ouest, mais ce ne fut qu'une escarmouche; l'ennemi, après avoir lancé quelques bombes pour mesurer sans doute la portée de ses mortiers, vira de bord et regagna ses premières positions.

L'amiral Latouche-Tréville ne se méprit pourtant pas sur la valeur de cette manœuvre en voyant dans ce tir l'annonce d'une action prochaine; c'était en effet pour le lendemain que Nelson avait arrêté le combat.

La nuit régnait encore dans toute son obscurité, lorsque Nelson descendit avec quelques officiers dans une pinasse d'une voilure sombre, pour aller vérifier si aucune mesure n'avait troublé dans la nuit les renseignemens qu'on lui avait donnés et les relèvemens qu'il avait pris lui-même.

S'étant dirigé d'abord au vent de la flotille vers les eaux que couvrait le feu des batteries du *moulin Hubert* et de *la République*, il longea notre ligne, dont, malgré la fraîcheur de la brise, tous les bâtimens semblaient alors dormir sur leurs amarres.

Les officiers de quart et les matelots de vigie, qui aperçurent cette faible barque glissant dans l'ombre, ne crurent point, à cause de sa faiblesse et de son éloignement, devoir donner l'alarme.

Elle passa donc sans provoquer ni le feu d'une amorce ni même le bruit d'un hêlement.

Rien n'était changé dans la disposition de nos bâtimens. Le front qu'ils formaient à cinq cents

toises en avant de l'entrée du port, semblait articulé, non par des espaces, mais par la force des navires qui le constituaient en trois sections : celle du milieu, composée de canonnières gréées en bricks, servait de corps central aux deux autres, qui, ne comptant en ligne que des bateaux plus légers, en formaient en quelque sorte les deux ailes.

Dès que Nelson eut rejoint *la Méduse*, au mât de laquelle flottait son pavillon d'amiral, il donna le signal de préparer au combat.

Il pouvait être quatre heures alors. L'horizon orientale commençait à se colorer de clarté au-dessus de la bande noire que formaient les terres de France ; les crêtes de la mer que creusait un vent du nord assez frais s'animaient elles-mêmes des reflets de cette lueur empourprée, qui se dégrada bientôt sous une lumière plus brillante.

Les pavillons de Nelson signalèrent vers quatre heures l'appareillage. A cinq heures et demie l'escadre avait jeté l'ancre au poste d'attaque que lui avait fixé son commandant.

Sa première ligne était composée de bombardes que son obliquité, relativement à notre mouillage, et son éloignement surtout, défendaient contre les boulets de la flotille et de la côte. Ce fut dans cette position qu'elles ouvrirent leur feu, tandis que les autres bâtimens de la flotte, mouillés derrière elles, se tenaient prêts à les défendre si l'on tentait de s'en emparer.

Nelson fut trompé dans les prévisions qu'il avait fondées sur ce mode d'attaque. Il pensait que nos bateaux, effrayés par ce bombardement, rompraient leur ligne et se réfugieraient dans le port, où il espérait les incendier, soit en continuant son feu, soit en profitant de la nuit pour lancer contre eux des brûlots. Mais notre division, loin de fléchir sous cet engagement insolite, y répondit avec une vigueur que put seule maintenir l'inefficacité à laquelle la condamnait la distance où se trouvait l'ennemi.

Cette résistance inattendue déjouant ses projets, il crut, en prenant une offensive plus énergique, pouvoir obtenir les résultats qu'ils s'était promis.

Vers neuf heures, la marée s'étant complètement faite, son escadre, à laquelle ses signaux transmirent de nouveaux ordres de combat, se forma en ligne de bataille, et laissant arriver sur notre division, vint lui lâcher ses bordées de babord.

Cet instant devint le plus terrible de cette journée. Les bâtimens anglais s'étaient à peine approchés à portée de canon, que la côte, s'embrasant comme un volcan, du feu de ses onze batteries, joignit ses boulets à ceux de notre flotille, et força l'ennemi de reprendre ses positions.

Toutes les tentatives qu'il fit pour serrer la côte furent repoussées avec la même énergie. Les bombardes seules continuèrent leur feu avec une vivacité dont le résultat fut d'approvisionner nos arsenaux.

Le spectacle animé de ce combat avait changé le *Pas* de la Manche en une arène à laquelle semblaient servir d'amphithéâtre les falaises des deux pays. Une foule considérable couvrit tout le jour les côtes de France et d'Angleterre, suivant d'un œil avide et d'un cœur inquiet les péripéties de ce long combat.

L'escadre anglaise ayant succombé dans un dernier effort qu'elle fit, vers la chute du jour, pour venger seize heures de combats et de revers, Nelson, jugeant prudent de quitter une position qu'un changement de vent ne laissait point alors sans péril, donna ordre à ses navires de reprendre leur premier ancrage.

Le lendemain, de cette escadre nombreuse dont les évolutions et le feu animaient cette mer, il ne restait plus que quelques croiseurs chargés d'éclairer les mouvemens de la flotille. Les autres navires avaient regagné les eaux de Margate et de Deal.

Malgré les récits erronés par lesquels la presse anglaise dénatura les événemens de cette journée, l'insuccès d'une entreprise dont on lui avait représenté l'exécution aussi facile qu'en étaient graves les résultats, causa un mécontentement si vif, que Nelson crut devoir intervenir par une proclamation pour étouffer ces murmures outrageans pour sa gloire. Cet ordre du jour se terminait par cette promesse :

« Ayant remarqué, disait-il, le zèle ardent et » le désir qui s'était manifesté dans tous les » rangs, de joindre l'ennemi corps à corps, il » leur eût donné libre carrière si le moment eût » été propice ; mais que les officiers, les mate- » lots et les soldats pouvaient compter sur une » occasion prochaine de faire éclater leur dévoû- » ment et leur valeur. »

Pensant en effet qu'il importait à sa réputation d'effacer cette défaite sous un triomphe, il avait résolu de tenter une nouvelle attaque.

VI.

2e ATTAQUE. — COMBAT DE NUIT.

La singularité des préparatifs que fit Nelson pour cette nouvelle entreprise préoccupa vivement l'opinion publique.

Tous les *galets*, petites barques à rames dont se servent les smogleurs, qui se trouvaient sur cette côte, furent réunis en flotille, et reçurent 4,000 soldats de marine à leur bord.

La nature de cette expédition exigeait, en effet, des élémens spéciaux : comme elle devait s'exécuter mystérieusement et dans l'ombre, il lui fallait des barques qui pussent échapper au regard exercé des gabiers, et des armes qui frap-

passent sans bruit; comme le succès pouvait dépendre d'une action courte mais acharnée, d'une lutte corps à corps, il lui fallait des hommes de résolution et de dévoûment.

Il crut trouver toutes ces conditions dans l'escadrille qu'il joignit à sa flotte, et avec laquelle il reparut le 15 août devant Boulogne.

Les nombreuses péniches qui l'accompagnaient ne purent échapper aux regards de Latouche-Tréville, malgré les soins qu'avait pris Nelson de les masquer par ses grands bâtimens. Cette multitude de canots de toutes grandeurs révélaient assez clairement leur destination, pour que l'amiral français ne pût douter d'une prochaine attaque; aussi fit-il donner, par le commandant de la rade, le capitaine de vaisseau Pevrieux, ordre à tous les bâtimens et à toutes les batteries de se tenir prêts pour un engagement général.

Quoique de nouveaux forts eussent été établis sur la côte pour protéger la ligne d'embossage renforcée par plusieurs bombardes, de nouveaux mortiers furent encore installés dans les intervalles que les batteries laissaient entre elles.

Dès que la nuit fut descendue sur la rade, des garnisons tirées des 46e, 57e et 108e demi-brigades, furent placées à bord de la division de défense; des filets d'abordage enveloppèrent tous ces bâtimens; des chaloupes de bivouac furent placées en vedettes pour signaler l'approche de l'ennemi, et l'on attendit courageusement son attaque.

La première partie de la nuit s'écoula dans le calme le plus profond; tout était muet et tranquille sur cette mer, comme sur ces navires, où tant d'hommes veillaient pourtant dans l'attente du carnage. La nuit était si noire, que tout, le ciel, la mer, la rive, se confondait dans une même obscurité.

Il pouvait être minuit lorsqu'un bruit de rames et des cris d'alarme rompirent ce silence; c'étaient les chaloupes d'avant-poste qui, ayant aperçu une multitude de petits navires, se reployaient sur la ligne en signalant l'ennemi. Une seule, se trouvant trop avancée, avait été surprise par les Anglais.

Chaque homme fut aussitôt sur nos bâtimens à son poste de combat; chacun, la main sur ses armes, interrogea des yeux la direction dans laquelle devait se trouver l'ennemi.

Il ne tarda point à paraître. Ses embarcations, voyant leur approche découvert, firent force de rames pour joindre notre division, qu'ils atteignirent à travers une tempête de mitraille et de balles.

La première canonnière qui fut enveloppée fut *l'Etna*, que le capitaine Pevrieux montait en personne. L'attaque et la défense rivalisèrent d'impétuosité et d'acharnement; deux fois maître d'une grande partie du pont, l'ennemi, malgré son nombre, en fut deux fois rejeté par l'intrépide équipage, qu'électrisait encore la valeur de son commandant.

Les chaloupes canonnières *le Volcan* et *la Surprise* se défendaient avec une valeur égale contre des forces tellement supérieures, que l'une et l'autre eussent dû succomber; cette dernière, assaillie par sept péniches, parvint, dans un combat si inégal, à en couler quatre et à amariner les trois autres.

L'attaque s'était engagée sur toute l'étendue de la ligne, et partout nos matelots et nos soldats rivalisaient de calme et de valeur; l'ennemi, malgré sa supériorité numérique et son énergie, était arrêté ou repoussé de tous les bâtimens, dont le pont et les bords étaient changés en champs de carnage.

« Les Anglais, dit M. P.-J.-B. Bertrand, dans sa précieuse *Histoire de Boulogne*, s'accrochaient aux filets, y restaient suspendus, et s'y trouvaient percés de balles, de baïonnettes, de piques et de crocs, qui les renversaient dans la mer; d'autres se cramponnaient aux bords des bâtimens, et avaient aussitôt les poignets coupés, la tête écrasée de boulets jetés à la main, ou la poitrine enfoncée à coups de leviers; d'autres enfin, parvenus à s'introduire dans les bâtimens, les métamorphosaient en champ de bataille, où les Français occupaient la poupe et les Anglais la proue, selon que l'on s'était rallié d'un côté ou de l'autre. L'acharnement était extrême; ce n'était plus qu'un massacre; les hommes s'attaquaient corps à corps, se perçaient de coups de lance, de sabre et de poignard; enfin l'ennemi, battu de toutes parts, fut obligé de se retirer, et cessa cet horrible combat, qui dura néanmoins jusqu'à quatre heures du matin. »

Ce ne fut en effet qu'au jour que cessa cette lutte acharnée, où les Anglais perdirent un grand nombre d'embarcations, prises ou coulées, et 500 de leurs hommes les plus braves, parmi lesquels on compta 43 officiers. La perte du côté des Français ne s'éleva qu'à 37 hommes.

Le jour, en se levant, éclaira de ses premiers rayons la retraite de l'escadrille, et apprit à notre ligne tout le danger qu'elle avait couru, en lui révélant le nombre de ses ennemis; une centaine de petits bateaux, tous fracassés par les balles, regagnaient péniblement la protection de leur escadre, escortés par une division de barques plus forte, qui avait voulu profiter du plus grand acharnement du combat pour se jeter entre la côte et notre flotille, mais que le feu de nos batteries avait forcé de se reporter au large.

Quelques jours après, ce rivage présentait, dans un tableau doux et joyeux, la dernière scène de cette action sanglante.

La marine et l'armée française avaient déployé trop de valeur dans ces deux combats, où était venu s'affaiblir l'éclat dont s'entourait alors dans l'opinion universelle le nom du vainqueur

d'Aboukir, pour que le gouveruement français ne s'empressât point de manifester la reconnaissance du pays aux braves qui avaient repoussé, avec tant de dévoûment et de succès, les forces sous lesquelles l'Angleterre avait cru écraser notre flotille.

Le 13 fructidor (31 août), tous les habitans de Boulogne et des contrées voisines se pressaient sur la plage, où, sur la convocation de l'amiral Latouche-Tréville, les marins et les soldats de la petite armée navale française s'étaient rendus en grande tenue et en arme, lorsqu'un char de triomphe, paré de drapeaux, de guirlandes de fleurs et de lauriers, y transporta, au milieu des acclamatious, ceux qui avaient été blessés dans ces glorieuses affaires.

L'amiral, représentant la nation française, dans cette solennité patriotique, remit douze haches d'armes, six fusils et quatre grenades d'honneur aux combattans qui s'étaient le plus distingués par des actions éclatantes; puis une députation de vieillards et de jeunes femmes vint, au nom de la ville de Boulogne, leur présenter des couronnes civiques, et les remercier d'avoir éloigné, par leur intrépidité, les désastres dont un bombardement eût désolé cette ville.

Cette fête, qu'éclaira un ciel d'une sérénité admirable, se passa en vue de la station anglaise, dont les croiseurs évoluaient à la distance que leur permettait la portée du canon de nos batteries.

FULGENCE-GIRARD.

Galères.

Les galères, empruntées par les Gaules à la navigation des peuples anciens de la Méditerranée, après avoir long-temps constitué à elles seules, sous les noms: *naves longæ*, puis *galées*, les forces navales de la France, en sont encore restées la marine légère jusqu'au commencement du règne de Louis XVI.

Les progrès de l'art nautique ont depuis fait disparaître des rangs de nos escadres cette espèce de bâtimens, dont les avantages bornés étaient loin de compenser l'incommodité de leurs distributions, les dépenses que nécessitait leur équipement, et leur faiblesse, soit contre l'ennemi, soit contre les tempêtes.

Aujourd'hui qu'elles sont totalement supprimées en France, on en rencontre cependant encore dans les mers Méditerranée et Baltique, où les eaux, moins dures que celles de l'Océan, et la facilité qu'offrent ces bâtimens pour naviguer sur des côtes hérissées de rochers, en ont fait conserver l'usage.

Nous n'eussions point consacré d'article à cette classe de bâtimens, que la désuétude a fait disparaître de nos ports, si l'usage exclusif qu'en firent nos plages sous les rois des deux premières races, et les services importans qu'ils rendirent même depuis, soit en divisions isolées, soit dans nos escadres, ne leur avaient fait survivre un haut intérêt historique. Ce motif nous a porté à reproduire ici une esquisse de leur description, et un résumé rapide des modifications qu'à diverses époques elles subirent, et des services qu'elles rendirent au pays.

Ces bâtimens ont toujours été, aux différences près qu'un laps de vingt siècles a dû apporter dans leur construction et dans leur gréement, les bâtimens de guerre employés par les Anciens. Nous ne nous laisserons donc point emporter par une digression étrangère à notre sujet, en jetant un coup-d'œil rapide sur la marine de l'antiquité.

Il y a long-temps déjà que les explications merveilleuses, que quelques savans, aussi étrangers à la statique qu'à la navigation, ont données des *trirèmes*, *quadrirèmes*, *quinquérèmes* et *octirèmes*, ont été reléguées parmi les fables auxquelles l'ignorance la plus ingénue a pu donner naissance.

« Il suffit en effet, comme le dit M. Lescallier dans son important ouvrage de philologie maritime, d'avoir la moindre idée de la navigation, pour sentir l'impossibilité de quatre rangs de rames les uns sur les autres. Ce n'est même qu'avec peine qu'on peut en supposer trois; car dans nos galères de premier rang, qui sont longues comme un vaisseau de soixante-quatorze, les rames (dont on approche le point d'appui ou l'apostis le plus qu'on peut de la flottaison) ont quarante-quatre pieds et demi de long, en ne donnant que quatre pieds et demi d'intervalle du premier apostis au second (ce qui est bien peu de chose, compris la place d'un homme assis et l'épaisseur des bois); les rames du second étage auraient soixante-dix-sept pieds de longueur; celles du troisième, cent dix; celles du quatrième, cent quarante-trois, etc. Or, où trouver des bois pour faire ces rames, et quels hommes seraient capables de les mouvoir? Le troisième rang ne peut exister que dans un bâtiment étroit, et dont les rames du premier rang, plus courtes, agiraient presqu'au ras de la flottaison, et ne pourraient servir que dans une mer parfaitement calme.

» On voit dans le détail qu'a donné Snellius, de la fameuse galère de Philopator, roi d'Egypte, de quoi confirmer cette remarque, lorsqu'il dit: *Remi longiores ad puppim inserti: horum maximi cubitorum triginta octo, tractu et remigio in usu faciles ob plumbum ad manubium additum.* « Les » avirons les plus longs étaient ceux de l'arrière, » dont les plus grands avaient trente-huit con- » dées (environ cinquante-sept pieds) de lon- » gueur; on en rendait le maniement facile en » garnissant de plomb la poignée. »

» Quant aux quadragintirèmes, galères ayant probablement quarante rames par bandes, que quelques-uns ont prétendu avoir quarante rangs de rames, il n'y a pas plus de bon sens à cela que si, quelque jour, les savans de la postérité s'avisaient d'expliquer nos vaisseaux de quatre-vingts par quatre-vingts batteries de canons les unes sur les autres. »

L'impossibilité matérielle de l'interprétation littérale adoptée par le traducteur n'a cependant fait que poser la difficulté, loin d'en offrir la solution naturelle.

L'explication des mots et des passages latins, d'où la contestation est née, est devenue d'autant plus difficile qu'elle n'a généralement pu avoir pour base que des conjectures et de vagues inductions.

C'est ainsi que quelques écrivains ont cru faire disparaître la difficulté en supposant les rames disposées en échiquier au lieu d'être superposées, comme si la distance qu'on eût été alors forcé de mettre entre chaque rameur n'eût pas fait disparaître l'avantage du nombre, qui seul pouvait faire admettre cette disposition, disposition d'ailleurs impossible pour la solidité du navire comme pour la communication entre ses parties diverses.

D'autres ont pensé que les mots *birème, trirème, quadrirème*, etc., indiquaient, non le nombre des rangs de rames, mais celui des rameurs employés pour faire mouvoir chaque aviron.

Quelque spécieuse que paraisse d'abord cette raison, elle tombe complètement devant plusieurs passages latins où se trouve littéralement exprimée l'existence de plusieurs étages de rameurs.

L'interprétation qui nous a paru réunir le plus de probabilité est celle que nous empruntons à l'auteur du Vocabulaire des termes de marine anglais et français, expliqués et comparés (t. 3, p. 57).

« J'ai lu tout ce qu'on a fait sur cette matière; j'ai vu tous les dessins qui ont été tirés des antiquités romaines sur cet objet; je m'en suis procuré de Rome moi-même, et quoique je n'y aie rien trouvé de satisfaisant, j'ai cru avoir démêlé la vérité, et m'être fait un système raisonnable parmi les dissertations des savans, leurs recherches et leurs contradictions à travers les sculptures sans proportions et sans exactitude, dont la plupart ne donnent pas, sans doute, des galères de leur temps une idée plus juste que celle qu'on pourrait prendre d'un vaisseau de ligne de nos jours, d'après les armes de la ville de Paris, représentées en relief sur les édifices de cette capitale.

» J'ai pensé qu'on me saurait quelque gré de joindre ici cette idée : si je me suis trompé, je n'aurai pas plus mal fait que les autres; et comme c'est une affaire de pure curiosité, l'erreur ne peut pas être de conséquence.

» La première chose à établir, c'est qu'on a tort d'entendre par *remigum gradus et remorum ordines*, des rangs de rames établis de l'avant à l'arrière; c'étaient plutôt des *ordres* ou *classes* de rameurs. En effet, on voit dans les auteurs anciens, en petit nombre, qui ont traité de la marine, que l'on distinguait dans les grandes galères trois étages les uns sur les autres, et que les rameurs de chaque étage avaient une dénomination séparée : *Ordo inferior thalamitæ, medius zygitæ, superior vero thranitæ*. On distinguait ceux qui ramaient à la proue, à la poupe et au milieu du bâtiment. Ces différentes classes de rameurs n'étaient pas seulement distinguées des autres par leur nom, elles l'étaient aussi par leur paye, qui était plus forte, à raison de la plus grande peine qu'ils avaient à mener les avirons, qui étaient beaucoup plus longs aux rangs supérieurs, et qui, au même étage, étaient plus longs aux extrémités, à cause de la torture et du relèvement de la galère.

» Les unirèmes, d'après cette idée, devaient être des galères ou bâtimens à rames, qui n'avaient qu'un seul rang de rames postées entre leurs deux mâts ou dans toute la longueur du bâtiment, comme dans les felouques ou galiotes barbaresques, et par conséquent les unirènes n'avaient qu'une seule classe de rameurs.

» Les birèmes avaient un rang de rames entre les deux mâts, et un autre rang en arrière du grand-mât.

» Les trirèmes étaient des galères beaucoup plus fortes et plus longues que les précédentes, qui avaient un rang de rames entre les deux mâts, un rang en arrière du grand-mât, comme les précédentes, et un troisième rang à la proue, en avant du mât de trinquet.

» Les quadrirèmes, distribuées comme les trirèmes, avaient deux rangs de rames l'un sur l'autre, en arrière de leur grand-mât.

» Les quinquerèmes avaient la même distribution, avec l'augmentation d'un second rang de rames sur le premier, à la proue.

» Les octirèmes avaient deux rangs ou étages de rameurs l'un sur l'autre, au milieu du bâtiment, et trois à chaque extrémité, aussi les uns sur les autres : total, huit. On ne peut se refuser à ce troisième rang de rames : il en est fait une mention expresse dans plusieurs auteurs et poètes anciens.

..... Triplici consurgunt ordine remi.
VIRG. *Ænéide*, lib. 5.

Intrat diffusos pestis vulcania passim,
Atque implet dispersa foros ; trepidatur omisso,
Summis remigio, sed enim tum rebus in arctis
Fama mali nondum tanti penetrarat ad imos.
SIL. *Ital.* lib. 14, v. 424.

« Le feu ayant pris au bâtiment, les rameurs » de l'étage supérieur abandonnaient déjà leurs

» avirons, tandis que ceux de l'étage inférieur » n'avaient pas encore la nouvelle du danger. »

» Il est certain aussi qu'on voit jusqu'à trois rangs de rames les uns sur les autres dans un grand nombre de sculptures antiques, mais jamais davantage.

» Au reste, les octirèmes étaient des masses énormes, qui n'ont jamais été construites que par luxe et pour l'ostentation, et n'ont jamais navigué avec succès : telle était la fameuse galère de Philopator, celle construite par Archimède pour Hiéron, roi de Syracuse, qui en fit ensuite présent à Ptolémée ; celle qui, sous le règne de l'empereur Claudius, coula à fond dans le port d'Ostie, qui en fut comblé.

» On se confirmera de plus en plus dans cette idée de la distribution des rangs de rames, ou plutôt des ordres de rameurs des galères antiques, si l'on fait attention que les quinquérèmes étaient les bâtimens les plus grands qui pussent raisonnablement faire un service utile ; que les plus fréquens et les plus agiles pour la guerre étaient les trirèmes ; qu'entre ces deux espèces de galères il est fait très-rarement mention des quadrirèmes, et qu'au-dessus des quinquérèmes on ne parle guère que de quelques bâtimens très-extraordinaires que l'on nomme octirèmes, ayant au-dessus de la distribution des quinquérèmes un étage à chaque rang. »

Si nous passons aux galères dont se sont d'abord composées nos flottes, bien que dans la forme nous reconnaissions une imitation des grands navires romains, nous sommes loin d'y reconnaître le degré de perfection où les anciens, d'après le témoignage de leurs auteurs, on dû avoir porté l'architecture navale.

Les galères qui, jusqu'au 15e siècle, ont servi dans nos armées, étaient de lourds bâtimens empruntés, pour la plupart, au commerce, et adaptés par conséquent à la navigation des côtes et aux nécessités de ce dur cabotage.

Deux tours élevées sur l'avant et sur l'arrière, pour la protection des combattans ; un espace ménagé entre la chiourme et le plat-bord, où lors d'un engagement se plaçait une ligne de soldats ; les hunes converties en forteresses, d'où l'on faisait pleuvoir une grêle de projectiles sur les navires ennemis ; un *rostrum* ou éperon d'airain à la proue, telle était la métamorphose que subissait l'embarcation marchande pour figurer, sous le nom de *galée*, au rang des grands bâtimens de guerre.

Quand l'usage de la poudre eut révolutionné la stratégie maritime comme celle des armées de terre, la *galée* changea les balistes qu'elle recevait d'abord contre des pierriers et des canons.

La construction et le gréement des galères fut toujours, mais surtout dans les derniers temps, d'une simplicité extrême. La carène, longue, étroite et rase de forme, se composait de deux parties désignées, l'une sous l'appellation d'*œuvres-vives*, la seconde sous celle d'*œuvres-mortes*.

La première, qui composait ce que l'on pourrait regarder comme la coque de la galère, comprenait tout ce qui se trouvait au-dessous du pont ou *couverte*, sur lequel étaient placés les rameurs ; elle renfermait les magasins et les soutes, les munitions et les approvisionnemens.

L'œuvre-vive était composée des parties que renfermait le bastingage supérieur : 1° les bancs des rameurs, qui laissaient à leur double ligne un espace libre nommé *coursie*, pour la communication de l'arrière à l'avant.

La proue de la galère, terminée par un éperon d'airain, offrait une plate-forme nommée *rambade*, élevée de quelques pieds au-dessus du reste du pont, et qui servait en quelque sorte de gaillard d'avant aux matelots chargés de la manœuvre.

L'arrière était surmonté d'un carrosse, tente d'étoffe montée sur des cerceaux de bois, où se trouvait l'habitation des officiers.

Les galères portaient communément deux mâts ; le premier, placé vers le milieu, était appelé *arbre de meistre* ou grand-mât ; l'autre, nommé mât de *trinquet*, était placé sur l'avant. Ces mâts n'avaient point d'*étais ;* leurs *haubans* étaient ridés par le bas sur des poulies longues et plates à deux rouets, qui, au lieu d'être tenues à des porte-haubans, se capelaient à des quinçonneaux, espèce de chevilles tenues par des ferrures. Ces haubans particuliers étaient désignés sous le nom de *sartis*.

Chacun de ces deux mâts portait une voile triangulaire, dont l'état atmosphérique fixait la grandeur.

La plus grande voile que l'on gréât à l'arbre de meistre était le *maraboutin ;* les autres étaient la *velette*, aussi appelée *misaine* et *mesane ;* la *bouffette* et le *polacron* que l'on installait quand il ventait grand frais.

Celles du mât d'avant étaient le *grand-trinquet*, le *petit-trinquet* et le *trinquetin*.

Lorsque le vent soufflait de l'arrière avec force, on gréait encore sur le mât une voile de fortune carrée, *voile de tréou*, ou bien l'on bordait les deux autres de manière que, vues de l'arrière ou de l'avant, leurs antennes ou vergues semblaient croisées en ciseaux, ce que les marins de la Méditerranée nomment voiles orientées en oreilles de lièvre.

Les voiles n'étaient point le seul moyen que les galères employassent pour se mouvoir. A défaut de vent, et quelquefois malgré un vent contraire, elles glissaient sous l'impulsion de leurs rames. Le nombre en variait, selon la grandeur de ces

navires, depuis vingt-six jusqu'à trente-deux. Cinq rameurs au moins étaient placés sur chacune d'elles; celui qui tenait l'extrémité de cet aviron était appelé *vogue-avant :* c'était lui qui déterminait le mouvement que les autres rameurs devaient suivre; aussi choisissait-on pour ce poste les hommes les plus habiles dans le métier.

Les chiourmes étaient composées de forçats, placés sur les galères, ou de Turcs qu'y avaient jetés les chances de la guerre. Le sort de ces malheureux était un esclavage dont la dureté n'était adoucie que par la crainte qu'avaient les gouvernemens de perdre des instrumens si utiles (1).

L'autre partie de l'équipage se composait de soldats. Ceux-ci, commandés par des officiers, constituaient la force militaire des bâtimens (2). Les matelots exécutaient les manœuvres sous les ordres de chefs maritimes. Deux pierriers, placés à la proue, étaient toujours dirigés pour mitrailler la chiourme en cas de révolte.

L'artillerie d'une galère consistait en cinq canons placés sur l'avant; le plus fort, nommé *coursier,* portait une charge de vingt-quatre ou trente-six livres de balles; les quatre autres, de six livres, furent plus tard remplacés par deux de douze, d'abord sur les galères de M. Barras, puis sur celles de M. le bailli de la Pailleterie.

Des pierriers mobiles, sur pivot, étaient aussi placés le long du plat-bord, d'où leur feu pouvait être également dirigé par le travers ou par l'avant.

Ces embarcations s'étaient fait à la fin remarquer par leur luxe excessif, l'avant et l'arrière étaient presque toujours chargés de sculptures brillantes des couleurs les plus vives et souvent même relevées en or; mais c'était du carrosse que le ciseau, le pinceau et l'aiguille, faisaient un chef-d'œuvre de richesse et d'art. La tente, formée souvent de damas rouge-cramoisi, bordée et retenue par des franges, des crépines et des torsades dorées, était environnée de galerie et posée sur un arrière travaillée avec toute la délicatesse que l'on déployait alors dans les boiseries d'un palais.

(1) On peut, à travers le récit que le jésuite G. Daniel fait de leur position, juger ce qu'elle avait d'affreux :

« Comme l'Etat a besoin des misérables qui composent » la chiourme, dont toute la vie est un travail très-pénible, » et quelquefois accompagné de très-grands dangers, on » les nourrit bien, et l'on prend des précautions pour les » défendre, autant que possible, des injures de l'air, aux» quelles ils sont exposés ; *mais ce n'est que dans les ports » qu'on couvre les galères contre le froid et contre l'ar» deur du soleil.* »

(2) Le nombre des soldats qui, sur chaque galère, forme une compagnie spéciale, a varié de trente-cinq à cinquante.

Rognures historiques.

PHILIPPE V A NAPLES. — LE COMTE D'ESTRÉES.

Le roi d'Espagne doit-il se rendre dans le Milanais par la voie la plus courte, ou bien peut-il se hasarder à passer de l'Aragon à Naples, pour gagner le duché de Milan, dont l'armée de M. de Vendôme contient les populations et peut faire sa sûreté? Telle était la question qui, en janvier 1702, agitait l'Escurial et Versailles. Le premier parti était le plus prudent; on entrevoyait de grandes difficultés pour la réalisation de l'autre.

Ce qu'il y avait d'aventureux dans l'idée de tenir la mer en présence peut-être d'une escadre anglaise et hollandaise, intéressée à enlever le successeur de Charles II, puis de traverser les Impériaux qui occupaient le Modénais et interceptaient par terre les communications entre Naples et les quartiers de l'armée française, plaisait à l'imagination d'un jeune prince de dix-neuf ans, à qui un trône, échu par le hasard d'un héritage, paraissait bien valoir qu'on affrontât quelques périls gour le conquérir.

Philippe V comprenait déjà les Espagnols, et, par la vivacité de son désir, rendait à leur caractère chevaleresque un hommage dont ils devaient lui savoir gré.

Louis XIV et le cardinal Porto-Carrero ne se dissimulaient pas qu'il y avait, dans la persistance du roi d'Espagne, un sentiment juste et élevé de la situation délicate où l'avaient placé la crainte et la haine que la France inspirait à toute l'Europe, les longues intrigues et les efforts de l'empereur, et les résistances, à peine vaincues, des Catalans et des Aragonais, que plusieurs membres influens de sa grandesse cherchaient à remuer encore. Ils estimaient sans doute cette témérité qui voulait donner beaucoup à la fortune, dans une entreprise où toute la prévoyance humaine pouvait être trompée, et où la résolution courageuse d'un souverain qui avait besoin d'agir sur le moral des peuples auxquels on l'avait imposé pouvait être d'un excellent effet : cependant ils hésitaient. Ils pesaient toutes les chances, et celles que le vent de l'équinoxe ajouterait aux difficultés d'une navigation probablement contrariée par une croisière ennemie, et celles que l'état des choses pouvait faire prévoir à deux hommes aussi consommés dans la politique que l'étaient le ministre espagnol et le vieux roi.

M. de Pontchartrain, secrétaire de la marine, chargé par Louis XIV de rédiger un mémoire sur le passage de Philippe à Naples, dans la supposition où il faudrait céder à la volonté si formellement exposée par le roi d'Espagne, énuméra, dans son rapport, tous les dangers de ce voyage



par mer, et conclut en conseillant la voie de terre, qui devait conduire, tout droit, le prince dans le Milanais. Toutefois il discuta la convenance et la nature de l'armement maritime qu'il faudrait faire pour le transport, de Barcelone à Naples, du roi et de la reine d'Espagne, car la reine devait être du voyage; et voici le passage du Mémoire qui traite cette partie de la question. J'ai trouvé cette pièce aux archives de la marine, dans le dossier du comte d'Estrées.

« Le roi d'Espagne ayant pris la résolution de passer de Barcelone à Naples par mer, on peut l'embarquer sur des vaisseaux qui se rendront dans ce port, ou sur des galères. Les vaisseaux feront leur navigation par la Sardaigne et les îles Saint-Pierre. Les galères la feront le long des côtes du Languedoc, de Provence et d'Italie. Les premiers ont un trajet assez long à faire pour être contrariés par les vents, dans une saison où il y en a encore de pesans à craindre, parce que ce sera celle dans laquelle on doit atteindre l'équinoxe. Les galères ne laisseront pas d'avoir leur danger; mais elles ne quitteront pas les côtes et ont toujours des retraites, au lieu que, si les vaisseaux étaient surpris par quelque accident fâcheux, ils n'ont à courir que sur les côtes de Barbarie, où il n'y a aucun asile à espérer.

» On pourrait, pour diminuer le risque de ce passage, et épargner, autant qu'il est possible, ceux de la mer et ses incommodités au roi d'Espagne, le faire venir par terre, en poste, jusqu'à Toulon, où il s'embarquerait sur les galères qui le porteraient en peu de temps à Naples, l'endroit le plus dangereux pour elles, qui est le golfe de Lyon, étant passé. Elles seraient suivies par quatre vaisseaux de 60 canons, lesquels, en contribuant à leur sûreté, serviraient encore à mettre ce prince en état de passer plus tôt à Naples, si les vents, trop frais pour les galères, étaient favorables aux vaisseaux. Ils porteraient aussi partie de ses équipages et des seigneurs qui l'accompagnent. On ne propose que des vaisseaux de troisième rang, parce que la navigation est plus sûre pour eux, sur les côtes d'Italie, que pour de plus gros, qui se perdent où les autres peuvent trouver leur salut, n'y ayant point de retraite pour eux s'ils manquent le golfe de l'Espèce (*la Synezia*). »

Les prévisions et les craintes du ministre de la marine furent soumises à Philippe V, qui ne persista pas moins dans son projet. Louis XIV et Porto-Carrero cédèrent alors, et le roi de France se remit au comte d'Estrées, vice-amiral du *Ponant*, du soin de la traversée de Barcelone à Naples. Il lui confia son petit-fils et sa jeune épouse, Louise de Savoie, que celui-ci avait épousée depuis bien peu de temps, et les lui recommanda comme le trésor le plus précieux qu'il pût commettre à sa foi et à son habileté. Le choix que Louis XIV faisait du comte d'Estrées, dans cette circonstance, tenait à plusieurs considérations indépendantes du mérite notoire de l'amiral et de ses illustres services : il avait un beau nom, et puis, riche et magnifique, il devait faire de la galerie de son vaisseau un palais où ses hôtes couronnés retrouveraient le luxe et la grandeur des royales habitations.

Toutes les données de M. de Pontchartrain furent renversées. On renonça aux galères; on ne s'en tint pas aux vaisseaux de troisième rang, qui n'auraient convenu, ni à l'apparat qu'on voulait donner à cette affaire, ni à la résistance qu'il faudrait faire peut-être à des forces anglaises ou hollandaises, car on avait appris que de grands armemens pour la Méditerranée se préparaient dans les ports de la Hollande et de l'Angleterre. Une escadre de quinze vaisseaux, dont deux à trois ponts et plusieurs petits bâtimens, fut armée à Toulon en février.

Malgré toute la diligence que firent MM. d'Estrées et de Vauvré, l'escadre ne put être prête à appareiller que vers le 25 mars. Les vents avaient apporté quelque retard; ils étaient enfin devenus bons. Quatre jours avant son départ, l'amiral, pour se conformer aux ordres du roi, avait expédié une tartane commandée par M. de Montvert, enseigne de vaisseau, pour Gibraltar. Les instructions que M. le comte d'Estrées remit au capitaine de la tartane étaient fort détaillées; elles fixaient l'ordre de sa navigation de Toulon à Gibraltar; lui prescrivant de rester mouillé à la rade du vieux Gibraltar, « afin d'être en état d'appareiller par les vents d'ouest, qui sont ceux avec lesquels les vaisseaux qui viennent de Ponant peuvent plus facilement entrer dans la Méditerranée ; » lui ordonnaient, s'il apercevait une escadre anglaise et hollandaise plus forte de dix vaisseaux de guerre (noble confiance de l'amiral qui n'avait que quatre vaisseaux !), d'aller aussitôt lui en donner avis à Naples, faisant toute la diligence possible pour les prévenir. « Il fera de même, dit l'instruction que je copie, s'il apprend par des lettres de M. le comte de Fernand Nunès (c'était le gouverneur de Cadix), ou par des avis certains, que les Anglois ou les Hollandois sont venus mouiller devant Cadix avec une escadre considérable. Dans cette navigation, il ne s'arrêtera en aucun endroit, sous quelque prétexte que ce puisse être; mais si le calme ou le mauvais temps l'obligent de s'arrêter en quelque rade, il informera les consuls de France ou d'Espagne des lieux où il passera, de la nouvelle qu'il porte, afin qu'ils me la fassent passer par les felouques qui peuvent, en été, faire le trajet plus vite que luy..... Il doit être averty que les Anglois et les Hollandois prendront peut-estre le pavillon de l'empereur, afin qu'il ne s'y méprenne pas. »

L'escadre qui faisait route pour Barcelone était ainsi composée :

Le Foudroyant, vaisseau de premier rang, portant 104 canons, et commandé par le bailli de Lorraine, capitaine de vaisseau de la promotion de 1693 (1) (M. le comte d'Estrées avait son pavillon sur *le Formidable*, qui devait recevoir le roi d'Espagne); *l'Admirable*, à trois ponts, portant 96 canons, commandé par M. de Château-Morant, et ayant à bord M. le marquis de Langeron, lieutenant-général des armées navales; *le Fortuné*, vaisseau de 54 canons, capitaine M. de Bagueux, de la promotion de 1684; enfin *l'Hirondelle*, vaisseau de cinquième rang, ayant 36 canons en deux batteries, et pour capitaine M. le chevalier Phelippeaux, de la promotion de 1696. Deux brûlots, une corvette (2) et deux tartanes suivaient les vaisseaux. Un des brûlots, appelé *l'Éclair*, était bien armé; il portait 28 canons en deux batteries, 16 en bas, et 12 sur le pont; M. Géraldin, capitaine de brûlot, le commandait; l'autre, beaucoup plus faible, se nommait *le Lion;* il n'avait que 6 canons de 4, et était conduit par M. Benoist.

Le vent fut constamment contraire pour la courte traversée qu'avaient à faire les bâtimens aux ordres de M. le comte d'Estrées; cependant, le 29 mars, ils mouillèrent dans les eaux de Barcelone. Sur cette arrivée et ce qui la suivit, je laisse parler l'amiral lui-même, à qui j'emprunte un fragment de sa lettre du 2 avril 1702 à M. de Pontchartrain: « Les vaisseaux du roy estoient attendus avec une extrême impatience par Sa Majesté catholique, et tout le monde a remarqué que la joye est peinte sur son visage depuis leur arrivée. Je le fis saluer de trois salves de toute l'artillerie des vaisseaux, aussitôt que l'on eut laissé tomber l'ancre, après quoy je descendis à terre pour recevoir ses ordres. Il me reçut à l'audience publique comme c'est l'ordinaire, et me dit que je luy faisois le plus grand plaisir qu'il pût jamais recevoir, et qu'il estoit très reconnoissant de tout ce que Sa Majesté faisoit pour luy. Il témoigna une extrême envie de partir promptement, à quoy je répondis que les vaisseaux estoient tous prêts, qu'il n'avoit qu'à ordonner qu'on embarquât toutes ses hardes et ses bagages; et qu'aussitôt que cela seroit fait, il partiroit quand il luy plairoit; que je prenois la liberté de luy dire que je croyois que le plus tost estoit le meilleur, etc. »

La suite du roi était nombreuse, et l'on eut beaucoup de peine à loger tout ce monde à bord des vaisseaux; c'est ce qu'écrivait l'amiral au ministre de la marine : « Je ne sçay comment on auroit pu faire si la reyne eût esté du voyage; car nous sommes fort embarrassés n'ayant que le roy tout seul. Il y a dans mon vaisseau *quarante-deux maîtres* et quatre-vingt-dix domestiques de gens qui doivent indispensablement y être, *à ce qu'on prétend*. Il y aura dans les autres vaisseaux très-peu de maîtres, mais beaucoup de valets, à la réserve de *l'Admirable*, qui passe M. et madame de Montéléon et sa famille. Elle a bien voulu se retrancher au point de ne *mener que vingt-huit femmes et quarante-deux valets;* et assurément elle a fait *un grand* effort, car elle a *ordinairement quatre-vingts femmes à Madrid.* » En vérité, si l'on ne connaissait M. le comte d'Estrées pour un homme grave, on prendrait ce passage de sa correspondance officielle avec M. de Pontchartain et Louis XIV pour une plaisanterie. L'effort que fait madame de Montéléon est précieux! N'est-ce pas aussi une chose bien gaie que les quatre-vingts femmes de cette dame? Et quand on sait de quelle incommodité sont, à bord des bâtimens, les passagers étrangers à la marine, ceux surtout qui traînent *indispensablement* après eux un grand train de domestiques, on conçoit l'ennui de l'amiral, et l'on admire la retenue avec laquelle il en parle. Comme expression timidement railleuse d'un chagrin auquel il n'y a pas de remède, et comme peinture des habitudes luxueuses de l'époque, le fragment qu'on vient de lire m'a paru devoir être publié.

La fin de la dépêche de M. le comte d'Estrées est curieuse aussi; elle se rapporte à un événement politique qui avait beaucoup d'importance. Le ton dont en parle l'amiral prouve combien la France souffrait de la coalition, et combien la guerre de la succession pesait déjà sur les dernières années du règne de Louis XIV. Voici ce paragraphe : « Nous avons appris ce matin (2 avril) une nouvelle qui m'a fait bien du plaisir, et qui, selon les apparences, doit apporter un grand changement dans les affaires de l'Europe, surtout pour ce qui regarde la Hollande, qui, après avoir perdu le lien qui l'unissoit à l'Angleterre, peut, à mon avis, estre facilement ramenée à ses véritables intérests. Celui du commerce est le plus sensible; je croys qu'il faut la tenter par ce costé-là, et songer que l'on regagnera avec l'Angleterre ce que l'on perdra avec la Hollande. Il ne s'agit présentement que de rompre l'union de ces deux nations, qui, sans le prince d'Orange, auroient toujours esté incompatibles. *Je sais bien qu'il n'est pas trop chrétien de désirer ou de se réjouir de la mort de son prochain;* mais je vous avoue que je n'ay pas esté le maistre de ces deux sentimens, et que j'ay esté fort aise en apprenant que le roy estoit défait d'un aussi dangereux ennemy. Trouvez bon que je vous en fasse mon compliment; car je crois que vous n'en devez pas estre fâché. Je suis avec un très-profond respect, monseigneur, votre

(1) Etat de la marine, manuscrit ayant appartenu à Louis XIV. *Collection des archives de la marine*, à Versailles.

(2) Les corvettes n'étaient pas alors ce qu'elles sont aujourd'hui : c'étaient des petits bâtimens allant à la voile et à l'aviron, armés de quelques canons, non pontés pour la plupart, et dont le nom ordinaire de *barques longues* dit assez la médiocre importance.

très-humble et très-obéissant serviteur. *Signé* le c[te] d'Estrées (1). »

A. Jal.

La réparation d'un accident typographique, arrivé dans la 4e livraison du 2e volume, a fait commettre dans la note qui se trouve à la fin de la 1re colonne, page 25, une erreur trop grave pour que nous la laissions passer sans rectification.

Au lieu des quelques lignes qui suivent le grade de *lieutenant de frégate*, dans la hiérarchie navale que nous y avons indiquée, *lisez :*

Elève de marine de 1re classe.
Elève de marine de 2e classe.
Lorsque des capitaines au long cours sont appelés à servir sur les navires de l'Etat, ils y sont employés comme lieutenans de frégate auxiliaires.

Alger maritime.

Le port d'Alger, dont la conservation avait été jusqu'ici un problème, est enfin sauvé. L'important, le difficile est fait; reste à l'embellir, à l'approprier à nos marines militaire et marchande.

C'est désormais une chose entièrement d'art, et dont l'exécution ne saurait rencontrer d'obstacles. Le système de travail maritime qui vient d'y être employé mérite de faire époque dans les annales de nos constructions, car sa réussite est certaine. Les détails qui suivent prouveront que, sous ce point de vue, notre marine, grandissant avec l'importance de cette colonie, se trouverait trop resserrée dans le port actuel; ils prouveront encore aussi que les ressources du pays, loin d'être bornées à ce qu'elles sont aujourd'hui, sont susceptibles de tout l'accroissement que doit leur donner un gouvernement jaloux de la grandeur et de la prospérité nationales, sous le rapport maritime si long-temps négligé.

En sortant d'Alger par la porte de France qui touche à la mer, on traverse une jetée de trois cents pas environ pour arriver à une petite île, presque parallèle aux murs de la ville, ayant cent quatre-vingts pas de long sur soixante de large. Comme elle est formée, partie par des roseaux, partie par des sables mouvans, on l'a revêtue, dans toute son étendue, d'une maçonnerie qui l'élève au-dessus de l'eau de près de deux toises, puis on y a construit des édifices destinés à servir de fortifications assez redoutables et d'arsenaux; au milieu s'élève une tour sur laquelle le phare est placé. Ainsi le port présente un carré irrégulier, fermé de trois côtés, par la ville, la jetée Chereddin et l'île.

A l'arrivée des Français à Alger, le port, construit par les bras de plus de cinq mille esclaves par le fameux pirate Chereddin, surnommé Barberousse, menaçait de disparaître, malgré d'immenses travaux annuels, unique occupation de milliers de captifs. Les fondations, minées dans leur base, offraient de profondes cavités où la mer venait s'engouffrer avec bruit; le couronnement s'affaissait, lézardé de toutes parts, et bientôt il n'eût plus présenté qu'un amas de ruines sans adhérence, qu'une grosse mer, si fréquente et si terrible dans ces parages, eût bouleversé sans efforts. On devait donc, avant tout, s'occuper du port; la base de la ville, comme Alger lui-même, est la base de notre colonie. Mais pour assigner des bornes à la mer, il fallait un effort puissant; on conçoit en effet que, dans les travaux de terre, la science et la pratique surmontent les plus rudes obstacles : car alors l'art est soumis par les règles. Il n'en est pas de même des travaux hydrauliques, où, à part les difficultés de l'art, qui ne doivent point embarrasser, il faut encore dompter cet élément, sur lequel un mètre de terrain conquis est une victoire chèrement achetée; où le travail, jamais semblable, modifié de mille manières suivant les fonds, les courans, l'action des brises, ne permet de s'étayer d'aucun précédent, et n'est toujours qu'un essai dont la réussite est subordonnée à mille chances; enfin, où il faut créer et non bâtir, où le courage, le génie, la constance, sont les plus sûrs matériaux pour obtenir le succès.

Quoique redoutable dans la tempête d'hiver, la mer, amortie par des bancs de pierre qu'elle rencontre au-devant de la jetée de Chereddin, permettait cependant d'en protéger la base par un système d'enrochemens continus, qui, recevant seuls le choc de la vague, laissaient intactes les fondations sous-marines. D'énormes blocs de granit et de marbre furent donc arrachés des carrières de Bab-el-Oeüd, transportés à bord de la jetée, et précipités à la mer. L'expérience de trois ans a prouvé la suffisance de ce moyen; mais il restait à sauver cette partie de l'île appelée Môle, reposant sur un sable mouvant, isolée et en saillie, sur laquelle le flot, venant du large pour se précipiter dans le golfe, déferlait avec furie, où un fond stable manquait et nécessitait un sol nouveau pour assurer des fondations nouvelles.

Aussi fallut-il y charrier une immense quantité de blocs de marbre vers l'extrémité du Môle. On les jeta à la mer, on les entassa les uns sur les autres, on en forma une montagne qui entoura l'île. Et pourtant cette enceinte d'enrochemens disparut presque entièrement sous les eaux de l'hiver suivant; mais le bouleversement de ces travaux consolida une base sur laquelle il devint plus facile d'établir d'autres travaux; les enrochemens disposés admirablement, et bien mieux que ne l'eût pu faire la main de l'homme, par l'action de la mer, présentèrent un plan incliné sur lequel venaient rouler les flots amortis; et sur ce talus qui formait un sol ferme et stable, on

(1) La suite au prochain numéro.

se disposa, dès que vint le beau temps, à poser de nouvelles fondations, destinées non-seulement à protéger les anciennes, mais aussi à agrandir le port; il est vrai que bâtir dans une mer presque toujours irritée n'était pas chose facile, et tant d'obstacles restaient à vaincre qu'il était permis de douter encore du succès.

Cependant d'énormes caisses, hautes de plusieurs mètres, de formes différentes, suivant la place qu'elles devaient occuper, se construisaient sur le chantier de la marine. Comme il fallait les échouer à côté les unes des autres, elles étaient sans fond pour prendre les formes sinueuses du sol, et garnies seulement par le bas d'une toile goudronnée, large d'un mètre. Lorsque la première fut lancée à la mer, un ponton vint la prendre pour la remorquer, et après avoir traversé le port, doublé la pointe du Môle où d'immenses approvisionnemens de pierrailles, de pouzzolane et de chaux avaient été préparés, elle vint se présenter à l'endroit qui lui était destiné, vers le milieu de l'île, du côté du large; des crampons de fer boulonnés la saisirent et l'attachèrent fortement au Môle, puis on mit tout autour des caissons remplis de boulets pour l'échouer et l'asseoir solidement sur sa base d'enrochemens, et des plongeurs, déroulant la toile du bas, la chargèrent aussi de boulets pour l'appliquer exactement contre le fond. Pendant ce temps, une multitude d'ouvriers, presque tous condamnés militaires, étaient occupés, soit à préparer, soit à charrier du mortier fait avec de la chaux, des pierres et de la pouzzolane, dont la propriété est de se solidifier promptement dans l'eau, et forme un massif d'autant plus dur qu'il est plus vieux. Les manéges tournent, les brouettes se croisent, les gamates passent rapides d'une main à l'autre, et vont se vider dans la caisse, qui se remplit peu à peu. Enfin, au bout de quinze heures d'un travail actif, elle est comble, et l'on remet au lendemain le roulage de la seconde.

Un jour encore, et le mortier était solide. Mais avec la mer peut-on compter sur un lendemain? A peine les travailleurs épuisés ont-ils quitté le port, que la brise fraîchit, que les flots noircissent au large et se couronnent d'écume. Déjà la lame, se brisant contre la caisse, retombe sur le mortier frais et sans consistance, qu'elle délave, qu'elle emporte. La paroi extérieure, n'étant plus maintenue par un corps solide, ne peut long-temps soutenir le choc de ce poids immense, qui vient, en roulant, se heurter contre elle; malgré les poutres qui lui servent de bordage, elle ploie dans le milieu. Ce mouvement d'inflexion la soulève et fait échapper le ciment par-dessous. Bientôt un panneau entier est emporté; alors la mer se noircit de pouzzolane, se couvre de planches qui s'entrechoquent, et le lendemain une immense quantité de pierres, que laisse apercevoir l'onde tranquille et unie, attestait seule la présence de la caisse, dont on avait pu à peine sauver les débris.

L'efficacité du système était donc plus que jamais remise en doute, lorsque, dix jours après, la caisse, réparée et renforcée d'une double cloison, fut de nouveau échouée à cette place où elle avait tant souffert. Le coulage et le remplissage se firent avec une rapidité extraordinaire et un bonheur inespéré. Enfin plusieurs jours de calme permirent de couler quatre caisses successives qui formèrent un corps d'ouvrage déjà imposant et inattaquable. Restait le musoir du Môle, point d'une difficulté inouie, mais qu'il fallait sauver à tout prix.

C'était vraiment un beau spectacle que l'échouage de cette énorme caisse, demi-circulaire, servant de raccordement à la jonction des deux lignes de l'intérieur et de l'extérieur de l'île. Pendant deux jours et deux nuits, plus de deux cents hommes furent constamment occupés à la remplir. Le temps était précieux, aussi n'y avait-il aucune trève, aucun repos. Vers le soir du deuxième jour, quel tableau animé présentait cette foule d'hommes que quarante heures de fatigues non interrompues n'avaient pu abattre, se croisant en tous sens, s'activant mutuellement avec gaîté! Les uns charriaient les pierres, l'eau, la chaux, ou tournaient les manéges à mortier; d'autres, rangés en longues files, traînaient les brouettes chargées, que ceux placés sur la caisse recevaient pour les disposer convenablement. Ici des plongeurs surveillaient les toiles du fond; là des charpentiers, l'outil en main, étaient prêts à réparer les avaries, et, placés de distance en distance, des fanaux éclairaient la scène. On entendait aussi, malgré le sourd mugissement de la mer, malgré le bruissement des travailleurs, la voix des contremaîtres transmettant un ordre ou stimulant un ouvrier. Puis, ajoutant encore à l'effet, de nombreuses barques, remplies de curieux et de dames, se balançaient autour du Môle, allant et venant par une fraîche soirée sur ce beau golfe uni, avec sa longue traînée de feu reflétant les rayons de la lune, avec sa ceinture de montagnes dont la crète non éclairée se découpait sombre et dentelée sur un pâle horizon; c'était un beau spectacle de travail au milieu d'une belle nature.

Cependant de gros nuages noirs, aux bords cuivrés, se lèvent derrière l'Atlas que l'on dirait voir grandir. Ils s'étendent, couvrent le ciel, et l'obscurité devient profonde. La brise ne fraîchit point encore, mais de longues lames viennent de temps à autre se briser contre la caisse avec un sourd fracas, et jaillissent en blanchissant. Peu après, les barques disparaissent et rentrent dans le port. Un brouillard épais enveloppe le port, et les fanaux ne donnent plus qu'une lumière terne et rougeâtre. C'est alors que l'activité redouble, que le commandement

devient plus fréquent, plus distinct. Courage, garçons! encore une heure, et nous sommes parés! Il était temps! les vagues couvraient la caisse, menaçant d'emporter les travailleurs. Mais aussitôt des poutres sont placées sur la paroi extérieure qu'elles lient au parapet du Môle. Les charpentiers, se cramponnant d'une main et clouant de l'autre, forment un toit sur lequel vient se briser la vague, et qui sert à protéger les ouvriers ayant la mer sous leurs pieds et sur leur tête. L'ouvrage se pousse avec ardeur, l'élan est général. Bientôt ce cri : *Nous sommes parés!* se fait entendre. On lui répond par un houra prolongé, que porte au loin la brise qui s'élève en épurant l'atmosphère. La mer elle-même se calme, le ciel s'éclaircit, la lune reparaît étincelante, et quelques canots hardis reviennent glisser sur les flots. Et tous ces ouvriers, disciplinaires pris dans tous les régimens, payés à huit sous par jour, oubliant et cinquante heures de fatigues, et leurs mains sanglantes, et leur corps meurtri, réunis en demi-cercle sur le musoir du Môle, autour de ce rocher fait de main d'homme qu'ils viennent d'imposer à la mer, servaient d'enseignement pour deux grandes choses, savoir : que le seul mobile du beau et de l'utile était un puissant levier pour faire agir les hommes, qu'il y avait un immense avantage de se servir des armées pour accomplir de vastes travaux.

JULES-LECOMTE.

Moeurs des Matelots.

GAUD, LE BON AMI.

IV.

LA COUR D'ASSISES.

Le hasard de leur position fait presque toujours la célébrité des monumens comme celle des hommes. Il ne manque à la cathédrale de Coutances que de s'élever dans un centre plus fréquenté des artistes, pour être citée comme une des plus admirables productions de l'art chrétien.

Mais je ne parlerai point du mérite de cet édifice où s'offre, dans toute sa fraîcheur orientale, dans son grandiose pur et élégant, le génie architectural du douzième siècle. Je ne veux parler que d'une impression individuelle.

Lorsque j'ai bien contemplé cette admirable basilique, où l'œil étonné saisit à peine tous ces trésors que l'artiste a prodigués dans les détails harmonieux d'un ensemble dont la majesté confond la pensée; quand je me suis enivré de la poésie qui déborde de ce cantique de pierre, où tout est grâce aérienne, ferveur religieuse, élégance et sublimité, une pensée se mêle toujours à l'admiration qui me reste dans l'âme, et cette pensée la voici :

Une étable pour le Messie; pour le Dieu un autel de pierre dans les catacombes; liberté et moralisation pour les peuples : voilà le christianisme! Admirable évangile de civilisation; code où tout est progrès; morale où tout est amour.

Le catholicisme est venu; la majestueuse simplicité a disparu sous le luxe du monde; le culte a tué le dogme; le pontife a pris les pompes de Satan et la livrée de César. Du faste, plus de morale! l'apôtre s'est fait histrion; le culte, parade à bénéfice.

Auprès des cathédrales ont surgi les palais des prélats.

Et c'est le palais épiscopal de *Monseigneur* l'évêque de Coutances, comme on dit encore dans le pays, qui me jette dans l'âme ces pensées. Philosophe, je me prends à regarder en pitié cette église que j'admirais artiste. Qu'est-ce que ce temple pour Dieu, s'il faut un palais pour l'homme?

Et ne croyez pas que les héritiers du pêcheur se fassent faute de consolations sur cette terre d'exil! Parc, jardin, hôtel, kiosque, hangars, celliers, écuries, remises, rien ne leur manque dans cette vallée de larmes, *lacrymarum valle,* comme ils chantent, les bons pasteurs!

Mais la raison publique est en crudescence, et malgré le retrait de la marée, le peuple est resté maître des écuries de *Monseigneur*. C'est là qu'il a placé sa justice : c'est là qu'aux assises de mars 1821 s'agitaient les débats dont nous allons retracer une scène.

Dix heures venaient de frapper à l'horloge de la cathédrale. Quelques-uns de ces honnêtes et paisibles bourgeois, dont la vie oisive s'immobilise entre les joyeusetés des ventes publiques et les émotions des cours criminelles, assis sur les bancs de l'enceinte réservée, recueillaient, le menton posé sur la pomme d'ivoire de leur vrai jonc, les divers incidens entre lesquels flottait l'interrogatoire, tandis que le peuple, debout et pressé derrière eux, écoutait avec un intérêt qu'annonçait un profond silence.

Quelques jeunes dames, belles et riches, riches d'atours, belles d'art et de nature, assises derrière la cour, partageaient leur attention entre les mille façons coquettes où leur grâce cherche instinctivement à se produire, et l'intérêt que jetait le prévenu dans leur cœur de femmes.

Le prévenu, c'était Olivier.

Sa figure, si fraîche et si vive, s'était affaissée dans le vague découragement d'une souffrance sourde et longue; une légère teinte de hâle ressortait de la pâleur dont le chagrin l'avait déflorée;

ses yeux éteints, sous leurs paupières rougies, ne jetaient par moment que de ces étincelles qui accusaient moins la vie que la fièvre d'une agitation nerveuse.

Lorsqu'il parlait, l'expression d'innocence et de fermeté qui ravivait son visage semblait commander la confiance. Cependant, accablé par l'unanimité des témoignages, il ne pouvait opposer que des dénégations à l'argumentation grave des faits; mais telle était la puissance de conviction qu'il trouvait dans sa conscience d'honnête homme, que sa voix seule eût pu lutter avec la brutalité des charges, si à chaque instant l'interrogatoire ne les eût aggravées sous de nouvelles dépositions.

Un incident redoubla l'intérêt.

Le dernier témoin venait d'être introduit.

C'était un homme d'une trentaine d'années, d'une taille élevée et d'une structure musculaire. Sa démarche pesante et la sévérité de ses traits révélaient autant sa profession que son chapeau ciré, sa cravate rouge et son paletot de castorine.

« *Ous'que* c'est ? »

On lui désigna le siége des témoins.

Il s'avança d'un pas brusque en promenant sur l'assemblée un regard d'impatience et de menace.

« Va-t-on me croire, ici?

— Témoin, soyez décent!

— Quand je vous dis que c'est moi, tonnerre de Dieu ! Ferez-vous comme les autres?

— Dans votre intérêt, comme dans celui de la cause, je dois vous inviter à prendre un ton plus calme; ne me forcez pas à user du pouvoir discrétionnaire que m'accorde la loi. — Levez la main. »

Le ton sévère du président comprima la formule énergique que le marin allait donner à sa colère; — il obéit.

« Jurez-vous de parler sans crainte et sans passion; de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité?

— Oui. »

Ce mot fut jeté dans une si sourde et si brusque émission de voix que l'oreille du président ne put la saisir.

« Parlez plus clairement, on ne vous a point entendu.

— Eh bien !...

— Jurez. »

Le témoin fixa sur le président des yeux surpris.

« Jurer?

— Vous le devez.

— Va donc ! Sacré mille nom d'un... »

Le président l'interrompit au milieu de l'explosion de la plus bruyante hilarité.

« Vous ne me comprenez point. Je vous dis de répondre à la question que je vous adresse, le mot *je le jure*.

— Ah bien ! alors, expliquez-vous : Je le jure !

— Asseyez-vous. Quel est votre nom?

— Gaud Lointier.

— Votre âge?

— Trente-un ans.

— Votre domicile?

— Savoir ! En mer, voyez-vous, partout où le vent porte *la Marie*. A terre, c'est différent, toujours à Genest, excepté pour le quart-d'heure que...

— C'est bien. Etes-vous parent ou allié de l'accusé? êtes-vous à son service? n'est-il pas au vôtre?

— Quelle bêtise! Plus souvent que je suis son domestique. Je suis matelot, il est mon camarade, voilà !

— C'est bien. Asseyez-vous, et dites ce que vous savez.

— A la bonne heure ! »

Il s'assit, mit son chapeau entre ses jambes, et continua :

« J'avais donc été conduire Olivier; Olivier que voilà, mon capitaine !

— Parlez au jury.

— Oh ! un brave garçon ! et qui dégrée un cacatois comme un gabier de frégate; un bon enfant, quoi ! Voilà qu'il me dit : Gaud, j'ai eu une dispute avec Louchard, un renégat, sauf votre respect, mes bourgeois; un forban d'Anglais, un damné brigand comme quoi je n'en ai pas jamais encore vu depuis que je navigue !... Tenez ! le voilà le failli chien !... Ah ! scélérat !... »

Et la voix du pauvre Gaud détonnait à mesure qu'elle parcourait sa gamme d'invectives et de colère. Ce ne fut qu'avec peine que le président parvint à l'interrompre.

« Témoin, si vous ne vous abstenez pas de pareils outrages, mon devoir m'ordonne de sévir contre vous; et je vous le déclare, je lui obéirai dans toute sa rigueur. »

Gaud reprit :

« Sur ça donc, la nuit tombait; nous nous quittons... C'est bien. Qu'il ne tombe pas toujours sous mon écoute ! car, mille anspects ! je le secouerais que le cœur lui en ferait mal, me disais-je en regagnant la côte. Je commençais à distinguer le feu des salines, quand je rencontre, qui? mes armateurs, le gredin de Louch..., pardon, excuse !... Louchard. Ça ne fit pas long feu; du premier coup je lui f... la quille en l'air. Voilà !

— Vous entendez, prévenu, » dit le président.

Pendant cette déposition, l'inquiétude dont l'arrivée de Gaud avait agité les traits d'Olivier, s'était effacée dans l'expression d'une émotion profonde. Toute cette activité de vie que la douleur avait concentrée dans son cœur débordait en attendrissement sur ses traits. Un frisson courait dans ses veines; des larmes avaient à plusieurs reprises roulé et séché dans ses yeux. L'inertie, où l'amertume et la résignation sem-

blaient l'avoir enchaîné immobile, s'était évanouie tout d'un coup comme un sommeil. Il se levait, ouvrait la bouche, fixait alternativement ses regards sur Gaud et sur le président, puis se rasseyait comme frappé d'une hallucination douloureuse. L'impatience le tourmentait de mille mouvemens.

Enfin il put parler.

« Ne le croyez pas, mon président; ne le croyez pas. Il pense que je suis coupable, et il voudrait se faire condamner pour moi. Il est innocent : ne le croyez pas!...

— Et lui aussi, sacré mille tonnerre!... Suis-je donc assez malheureux! Quand je vous dis que c'est moi... Faut-il vous le héler cent fois?... Oui, c'est moi! Et, vingt N... de D...! voulez-vous que je chavire votre s... b.....? »

Ce fut un scandale horrible; un murmure d'improbation et de surprise frémit dans toute l'assemblée. Chacun se pressait, se poussait, se dressait pour mieux distinguer ce fou, qui osait jeter sa rude franchise de marin aux toques galonnées de la justice.

Oh! oui, fou, de venir coudoyer brusquement nos mœurs, si délicatement châtrées de toute émotion généreuse; nos mœurs si polies, polies comme un marbre, mais aussi dures et froides comme lui; fou, vraiment, de venir jeter son âme ardente dans cette atmosphère lourde et froide, qui saisit et glace toute pensée! Et comment, je vous le demande, qualifier cette fraternité du cœur où la rivalité ne se jalouse que les peines, ne s'envie que les sacrifices, — union chaste de deux âmes qui s'entourent de ce que renferment d'affection et de dévoûment les idées et les sentimens les plus saints parmi les hommes : culte, amour, foi jurée, comment les qualifier dans ce siècle d'étroit égoïsme, où chacun mure son existence et vit en lui comme l'huître dans son caillou, comment donc les qualifier, vous dis-je? pour ne pas trop rougir, si ce n'est par le mot *folie?*

Le tumulte eût long-temps troublé l'audience, si le président n'eût fait signe aux gendarmes d'éloigner Gaud Lointier; le calme se rétablit après.

« Malgré l'invraisemblance et le ton passionné de cette déposition, mon devoir est de rechercher les élémens qu'y peut rencontrer la défense. — Huissiers, faites revenir le premier témoin? »

C'était Louchard. Pâle encore, et appuyé sur une grosse canne, il s'avança lentement dans l'enceinte.

« Asseyez-vous. »

Il s'assit.

« Persistez-vous à reconnaître l'accusé?

— Pour celui-ci, pas de doute, je ne me suis pas trompé. Maintenant, monsieur le président, je ne dis pas qu'ils n'étaient point deux... »

Croyant perdre plus sûrement un de ses ennemis, le rusé guichetier avait choisi son rival, qu'accusait déjà l'opinion publique; mais sa malveillance était trop adroite pour laisser échapper l'occasion que lui offrait le hasard de les confondre tous deux dans une déposition captieuse.

Olivier le comprit; aussi, lorsque le président lui demanda si Gaud Lointier avait été le reconduire le soir de la tentative de meurtre, sa réponse fut-elle nette et précise :

« Non.

— Permettez-moi, monsieur le président, dit en se levant le procureur du roi, de vous faire remarquer que, s'il est un fait constamment établi par les débats, c'est le départ du sieur Lointier avant même la contestation qui dut précéder la catastrophe. Les témoignages sont unanimes sur ce point; l'aveu du prévenu s'offre donc dépouillé de tout motif de défiance.

— C'est juste, répondit le président. Témoin, vous pouvez vous retirer maintenant. »

Louchard sortit de l'enceinte. Le reste des débats pâlit d'intérêt.

Après un réquisitoire court et sévère, l'avocat du prévenu prit la parole. La logique des faits avait dérouté son éloquence. Abandonnant une discussion où ses argumens se brisaient contre la matérialité de l'accusation, il se jeta dans une phraséologie sentimentale, dont le dernier mot fut : *indulgence!*

Le résumé du président se resserra dans le cercle étroit d'une froide et sèche analyse; s'il trouva quelque émotion, ce fut lorsqu'évoquant les souvenirs d'une jeunesse de vertus qui semblaient seuls protéger l'accusé, il appela sur lui la bienveillance et la pitié.

Dix minutes après avoir quitté la salle, les jurés avaient repris leurs places.

Un profond silence plana sur toute l'assemblée.

« Veuillez, monsieur le président du jury, nous faire connaître sa décision. »

Il se leva, et la main sur la poitrine, il prononça ces paroles :

« Sur mon honneur et ma conscience, devant Dieu et devant les hommes, la décision du jury est :

» Oui, l'accusé est coupable!... »

Un cri déchirant, cri d'angoisse, interrompit le verdict. Tous les yeux se portèrent vers l'enceinte.

Pâle et frémissante comme une feuille de tremble sous un vent d'orage, une jeune fille se débattait dans les crispations convulsives d'une congestion au cœur.

Olivier, qui s'était levé pour entendre sa sentence, retomba, hagard et défait, sur la sellette. Tel fut le serrement glacé dont la douleur froissa son âme, qu'au moment où un texte de sang menaçait sa tête, il n'entendit point l'arrêt indulgent qui le frappait de dix années de réclusion. — La pitié avait ce jour-là gagné la cour!...

V.

LE MOUCHARD.

Si quelque considération eût pu adoucir l'amertume dont l'âme d'Olivier fut remplie, c'eût été celle de la prison dans laquelle il devait subir sa détention. Mais telle fut sa douleur, que ni la certitude de n'être pas du moins séparé de sa mère et de ses amis, ni la pensée des consolations que pouvait lui apporter l'aspect des grèves où s'était écoulée sa jeunesse, ne se présentèrent point d'abord à son esprit. — Son innocence et sa flétrissure, il n'y eut de place que pour ces deux idées-là dans sa tête, et la vieille abbaye du Mont-Saint-Michel lui apparut sous l'aspect odieux et funèbre dont l'a revêtue la tradition comme le sombre caractère de son architecture.

Car c'est, comme nous l'avons déjà dit, une des remarques qui frappent le plus vivement en contemplant ce vieux monument féodal, tiers-prison, tiers-donjon, tiers-cloître, que les divers édifices dont est formé son ensemble sont si fermement typés, qu'ils pourraient au besoin suppléer à ses odieuses chroniques.

En effet, que l'on parcoure ses vastes réfectoires et ses donjons silencieux, que baigne une pâle lumière; que l'on monte dans ses tours où le jour circule à peine à travers des espèces de machicoulis garnis de grillages de fer; que l'on descende dans ses culs-de-basse-fosse verdassés de limons et jaunis de salpêtre, et l'on connaîtra cette néfaste histoire, échelle de crimes, dont chacun des degrés vous offre toujours un despote, sous le camail et l'hermine comme sous le manteau bleu des rois.

Les premiers temps de la captivité d'Olivier lui furent d'un si profond ennui, que, malgré les attentions assidues de Gaud et de Thérèse, le malheureux, chaque jour, ressentait en lui plus de dégoût pour la vie.

Cette disposition, qui grandissait dans son âme, sembla pourtant s'affaiblir après quelques mois. Les visites de Gaud, devenues plus multipliées, avaient opéré cette transition heureuse.

Le changement presque subit qui se fit dans le prisonnier n'échappa point à Louchard, qui, depuis l'arrivée d'Olivier, avait repris ses fonctions de surveillant au château.

Habile à recueillir les plus vagues indices, sa haine n'avait pas laissé passer sans défiance les préoccupations d'Olivier à la suite de ses entrevues avec son ami.

Il voulut en surprendre le secret; dès-lors il ne le perdit plus un instant de vue. Sans cesse attaché à ses pas, il épiait avec inquiétude toutes les expressions que provoquait, sur la physionomie du détenu, chaque incident qui venait rompre la régularité de cette vie si platement monotone.

Un jour la préoccupation d'Olivier lui sembla plus grande que de coutume; l'air du pauvre novice était impatient et ses regards inquiets; il semblait attendre, soit une visite, soit une nouvelle, quelque chose enfin qui animait sa physionomie et intriguait vivement Louchard.

C'était l'heure où finissait le repas des prisonniers.

Assis sur les dalles d'une terrasse, plusieurs détenus achevaient, d'un air insouciant, leur pitance de haricots secs, tandis que le plus grand nombre se livrait à divers jeux avec le fracas d'une gaîté qui flétrissait l'âme, dans ces lieux où tout devait être expiation et remords.

Sombre, la tête baissée et les mains croisées derrière le dos, Olivier se promenait à pas lents au pied de la muraille qui forme la partie supérieure de l'ancienne communauté.

Son malheur avait conservé, sous la livrée grise, une dignité qui frappait dans le cadre d'abjection dont l'entouraient ses compagnons.

Louchard occupé, ou feignant de l'être parmi les prisonniers, n'en était pas moins tout entier à sa surveillance. Son regard oblique ne laissait pas échapper un seul mouvement, un seul geste d'Olivier, sans chercher à y découvrir un indice. Le misérable s'était fait le camarade des détenus afin de masquer plus sûrement son métier d'espion.

Si un espion est le crime multiplié par le vice, l'espion des prisonniers n'est-il pas la deuxième puissance de ce monstrueux résultat? Citez-moi un mot, quelque odieux qu'il soit, pour désigner un tel être, et je vous prouverai que ce mot est encore une flatterie.

Olivier s'était approché du parapet. Ses yeux se fixant un moment sur la côte, il perdit insensiblement la sévérité douloureuse dont la souffrance avait comme saisi son visage; ses traits s'animèrent, deux larmes chaudes noyèrent ses prunelles, puis un mouvement d'inquiétude rendit à sa figure sa première immobilité.

« Y consentira-t-elle jamais? se disait-il. Abandonner cette rive si douce et tant aimée! ces grèves, où les flots lui roulaient, comme une manne, sa nourriture de chaque jour! »

Oh! vous ne savez point, vous, par quelle puissance cachée, affection ou besoin, la nature attache leurs habitans à ces plages! Il faut qu'ils s'enivrent de ces esprits que les vagues exhalent dans leurs brises; il leur faut cette mer toujours si pleine de vie dans la sérénité comme dans la colère; cette mer, dont la reconnaissance et l'habitude ont fait à leur cœur une amie. Et ses falaises sont si belles, les terres si fortes, si vertes! vertes de luzerne, vertes toute l'année! et ces horizons qui reposent si mollement les yeux; ces horizons dont les côtes de sable encadrent les flots de la baie, comme une baguette de citronnier, une glace de Venise!

Il le savait, lui, qui, au retour de son voyage,

le cœur ému, les yeux humides, l'avait saluée avec tant de bonheur ! Il savait que le tamarin de ces rives, charmant arbuste, qu'à sa ramure si gracieusement articulée, qu'à son feuillage vert de Chine et ses fleurs de corail, l'on dirait une fantaisie d'artiste, pâlit, se dessèche et meurt partout ailleurs que dans cette marne où ses racines vivent de sels. Aussi son front se voila-t-il de crainte.

L'heure du travail venait de rappeler les détenus à leurs ateliers, lorsqu'une jeune fille, accompagnée d'un guichetier, se présenta sur la terrasse. — C'était elle sans doute qu'Olivier avait attendue, car le guichetier sortit, et le jeune détenu revint aussitôt.

Profitant du trouble où le premier moment de cette entrevue jeta les deux amans, Louchard, se glissant inaperçu, s'était tapis derrière une vieille guérite. Si de là il ne pouvait tout entendre, de là du moins il pouvait tout voir. Immobile, il tint un moment ses yeux attachés sur Thérèse, avec une expression à flétrir le cœur ; il y avait dans ce regard une avidité qui faisait craindre que l'amour ne fût allé se souiller dans ce cœur vil.

Olivier et son amie s'étaient assis sur un banc de pierre.

« Si je vous disais, Thérèse : Je puis m'échapper de cette prison ; grilles, portes, remparts, n'importe ! je puis tout franchir... mais après, le pays n'a plus de sûreté pour moi... Il faut que je le quitte... il faut que je m'expatrie pour longtemps... pour toujours, peut-être ! car, vous le savez, malgré mon innocence, ils m'ont condamné !... il faut que la peine s'use pour que les fers tombent. — Mais dix années, mon Dieu ! je mourrais cent fois ! Eh bien ! si je vous disais : Je puis rompre ma chaîne et fuir... fuir, entendez-vous, Thérèse ; être libre !... que diriez-vous ?

— Ce que je dirais, Olivier ! Oh ! mais c'est trop de bonheur pour y croire ! Ce n'est pas possible !

— Pourtant, si cela était, que feriez-vous ?

— Moi !

— Oui, toi, ma Thérèse ?

— Il me demande ce que je ferais ! mais nous fuirions ensemble ; nous chercherions bien loin, dans quelque baie de la Bretagne, ou plus loin encore, dans quelqu'île déserte, une anse bien retirée, bien couverte, bien sauvage, où personne ne pût venir te prendre jamais, et là nous vivrions de tout bonheur, car nous nous aimerions de tout notre amour ! n'est-ce pas ?... Mais ne parlons pas de ça, Olivier, voyez-vous bien ; ça fait trop de mal !... »

La voix de la jeune fille était tout émue.

« Tu consentirais donc à quitter nos grèves ?

— Que veux-tu ?... ça serait bien pénible... oh ! oui... Mais, vois-tu, dans un an tout s'est bien changé. — Toi, tu n'as plus ta vieille mère... Mon père, à moi, il est mort !... »

Olivier soupira ; les yeux de Thérèse s'emplirent de larmes.

« Et puis ce ne serait pas pour toujours !... en attendant nous parlerions du pays ensemble, et puis nous choisirions un endroit qui ressemblât bien à nos côtes, une baie qui eût quelques îlots. Nous lui donnerions tous les noms du pays, et tu serais là, Olivier !... Te voir, t'entendre, n'est-ce pas assez ? Avec toi, Olivier, un enfer ce serait encore du bonheur... Mon Dieu ! mon Dieu ! je suis folle ! je ne sais pas ce que je dis, tiens !

— Tu dis vrai, ma Thérèse ; sois joyeuse ! Ce bonheur que tu rêves... il est à nous ! Cette nuit je serai libre !.. »

— Libre, Olivier ? libre ! Oh ! si ce n'est pas vrai, dis-le-moi vite ! ne me laisse pas cet espoir ! je serais trop malheureuse après !

— Sois sans crainte, ma bonne Thérèse ! sois tranquille ! Tout est arrêté, tout est près ; *le Benoni* est en partance ; Gaud y a retenu deux passages, un pour toi, un pour lui ; mais, muni de son passeport, je m'embarquerai à sa place, et demain nous appareillons pour Terre-Neuve ; demain nous fuirons ensemble... Tu vois que tout est bien disposé !... Gaud viendra nous rejoindre plus tard. »

Et les deux amans, les mains jointes et serrées, versèrent silencieusement des larmes de bonheur.

« Mais, mon ami, comment donc pourras-tu t'échapper de cet horrible château, dont les murs sont hauts à faire tourner la tête ?

— Sois sans inquiétude ; tout est prévu, te dis-je... Gaud, cette nuit, ira te prendre ; vous m'attendrez contre la chapelle Saint-Aubert ; vers une heure je pourrai vous y rejoindre. Va ! ne crains rien ! Quand ils s'apercevront de ma fuite, depuis long-temps je serai hors de leur atteinte.

VI.

UNE INSPECTION.

« C'est bien ! c'est bien ! tout est tranquille. »

Ces mots furent prononcés par un homme enveloppé dans un large manteau, et qu'à la déférence de ses trois compagnons, vêtus de redingotes bleues, on devait croire être leur chef.

Ils venaient de parcourir tous les quatre une longue galerie qu'éclairaient, de lueurs faibles et rougeâtres, deux lampes de fer suspendues aux extrémités d'une arête de granit, dont était marqué, dans toute sa longueur, le milieu de la voûte.

Ces lampes noires, grasses d'huile, et dont la lumière douteuse vacillait dans les ténèbres, les élévations régulières qui de chaque côté s'alongeaient en lignes parallèles, eussent fait croire à celui qui fût entré dans ces lieux qu'il se trouvait dans une de ces caves sépulcrales que bordent

des tombes, si le bruit sourd et strident des respirations oppressées ne lui eût révélé les dortoirs d'une maison de force.

C'étaient en effet ceux du Mont-Saint-Michel. M. le directeur terminait sa ronde.

Olivier, couché presque entièrement vêtu, sous ses couvertures, attendait ce moment avec impatience. Tout le temps que dura l'inspection des geôliers et de leur chef, son immobilité et le bruit régulier de son haleine eussent fait croire que le sommeil le plus profond et le plus calme lui faisait oublier les douleurs de sa captivité. A peine se furent-ils éloignés qu'il s'élança rapidement de sa couchette, mais avec des précautions si grandes, que l'oreille la plus subtile n'eût pu saisir le bruit d'un seul de ses mouvemens.

Il s'approcha furtivement d'un lit voisin, le dernier de la rangée; ses rideaux, sa grandeur, autant que la couleur des habits déposés sur le banc, annonçaient que ce n'était point celui d'un détenu.

Olivier s'empara d'une redingote jetée parmi d'autres effets, et s'en revêtit aussitôt; un bonnet de police traînait négligemment à terre; il s'en coiffa, en ayant soin de l'incliner sur l'oreille, comme le portent les dandys de la geôle; puis, fier et résolu, il s'avança vers la porte d'un pas rapide.

Il avait observé que chaque fois que Louchard était de ronde, celui-ci, peut-être plus vivement préoccupé de son espionnage d'ennemi que de la vigilance que lui imposait sa place, laissait presque toujours sortir seuls ses compagnons, qui n'ayant eux que leur devoir de surveillance à exercer, s'en acquittaient avec une conscience moins scrupuleuse. Il avait également observé que le vieux guichetier du dortoir, dont cette dernière visite venait habituellement couper le somme, s'était assez habitué aux sorties irrégulières de l'argousin pour le laisser passer sans autre enquête qu'un regard tellement lourd de sommeil, qu'il ne devait pas dépasser l'uniforme; et bien que Louchard ne dût pas être de service cette nuit-là, Olivier avait compté sur les habitudes soporifiques de son *Argus*, habitudes que devait admirablement seconder d'ailleurs la mémoire vacillante de ce vieillard; il s'avança donc avec résolution vers la porte.

Le guichetier, tout endormi, la refermait en ce moment.

« As-tu donc juré, vieux singe, de m'enfermer chaque nuit dans ta ménagerie? »

Cette apostrophe, sourdement prononcée, fut accompagnée d'un coup de poing, dont, en signe d'amitié, ont l'habitude de se gratifier ces messieurs.

L'air froid et rhumatismal de la prison n'avait point laissé sans douleurs la carcasse du vieux gardien, aussi ne recevait-il jamais sans gronder ces familières gentillesses; il gronda donc, moins par douleur peut-être que par habitude.

« Est-ce que vous ne pourriez pas aborder le monde moins brutalement? Que le diable vous enlève avec vos manies!...

— Tu grognes, vieil ours! repartit Olivier en franchissant le seuil du dortoir.

— Vieux singe! vieil ours! murmura le guichetier en fermant la porte; ces argousins sont polis comme leurs cachots. »

Olivier n'eût pas plus tôt entendu grincer la clé dans la serrure, qu'il précipita sa marche à travers les larges escaliers de granit du monastère. Ce ne fut pas sans peine qu'il pût trouver sa route au milieu de l'écheveau de couloirs qui se croisent et se mêlent dans cette abbaye gothique, et où luttaient à peine contre l'obscurité quelques lampes placées à de grandes distances.

Plusieurs fois il craignit même d'avoir, par trop de précipitation, manqué quelques-uns des détours qu'il devait parcourir. Alors, tout effrayé, il s'arrêtait; ses regards inquiets parcouraient ces ogives, les profondeurs où plongeait la voûte, et ces ramifications de corridors qu'il avait si bien étudiés, mais que l'épaisseur des ombres lui permettait à peine de reconnaître, même dans les endroits les plus éclairés; et si quelque doute traversait son âme, un frisson rapide parcourait tous ses membres et glaçait son sang.

Un de ces momens de panique soudaine faillit le perdre.

Il s'était arrêté à l'entrée d'un passage qu'il jugeait se prolonger dans une direction opposée à celle qu'il supposait devoir prendre; depuis long-temps déjà les détours qu'il suivait lui semblaient tout-à-fait étrangers. Il avait beau les examiner, l'obscurité presque complète qui régnait partout ne lui permettait point de les reconnaître. Un sentiment d'impatience et d'effroi resserrant son cœur, il s'en échappa un soupir.

Olivier, au même instant, crut entendre dans l'éloignement un bruit sourd. Ne doutant pas qu'il ne fût découvert, il s'élança dans l'étroite allée pour mettre au moins quelque espace entre lui et ceux qui le poursuivaient; des pas précipités bruissent sur ses traces. Il court; ce bruit retentit plus fort; la peur l'égare : alors tous chemins lui sont bons; il parcourt successivement plusieurs galeries sans pouvoir échapper à cette poursuite. Le bout d'un impasse enfin l'arrête : le bruit s'arrête aussitôt. Il écoute : plus rien... que le battement de son sang. La cause de sa terreur était son soupir et sa fuite répétés par les échos de ce vieil édifice, que le silence de la nuit avait rendus plus sonores.

Cette peur lui fut du reste favorable : le hasard l'avait heureusement conduit près de l'escalier qu'il cherchait depuis long-temps.

Redoublant de prudence, il atteignit sans mal-

heur un haut corridor, tellement isolé par sa position, que l'on n'y rencontrait habituellement le jour que les ouvriers chargés de réparer les toits; la nuit, que les chauves-souris qui venaient y chercher un asile. Des morceaux de planches pourries et d'ardoises en débris l'obstruaient dans toute sa longueur. Le vent y soufflait comme en plein air; les vitraux avaient disparu des élégantes sculptures où l'ouvrier les avait autrefois enchâssés à demeure. Les croisées n'étaient plus fermées que par un grillage de fer, placé par le despotisme, dans les jours où l'on confiait aux cachots de l'abbaye des secrets d'état, mais que notre civilisation nouvelle, rassurée par trois cents pieds d'élévation, avait laissé s'altérer aux intempéries du ciel.

C'était là, qu'à force de soins et de peines, Gaud avait déterminé un des soldats de la garnison à cacher les instrumens nécessaires à l'évasion de son ami : une glaine de filin et deux limes.

Une nouvelle crainte vint agiter Olivier. Au milieu de cette nuit épaisse, qui lui permettait à peine de distinguer les objets confus contre lesquels se heurtaient ses pieds, lui sera-t-il possible de trouver ces instrumens? Tant de difficultés auront-elles vainement été vaincues? Le moindre retard peut le perdre : cette tentative manquée, pour lui plus d'espoir.

Mais les indications de Gaud étaient si exactes, qu'il n'eut point besoin de chercher longtemps ces objets précieux.

Les barreaux de fer, profondément oxidés par l'air humide et corrosif de la côte, ne purent un instant résister à l'action de la lime.

VII.

LA FUITE.

Gaud et Thérèse, glissant alors dans l'ombre, s'efforçaient de longer inaperçus le pied des falaises.

Attentifs et silencieux, ils avaient tout prévu, la couleur de leurs vêtemens et la direction de leur marche, pour échapper à la vigilance des patrouilles du château, ou aux regards des rondes de douaniers, que le hasard eût pu amener du rivage sur ces lieux.

Thérèse surtout n'avait rien négligé de ce qui pouvait tromper leur attention. Sa devancière de laine, à petites raies vertes et bleues, était, selon l'usage du pays, jetée sur sa tête comme une mantille espagnole, moins pour protéger sa figure contre l'âpreté de l'air, que pour cacher sa coiffe, dont la blancheur eût pu les trahir.

La nuit était froide et pure comme toutes les belles nuits de printemps. La lune ne brillait pas encore, mais l'éclat des étoiles était si vif et si serein, qu'il parait l'azur rembruni du ciel d'une teinte veloutée si tendre et si limpide qu'elle en était douce à l'œil.

Nul bruit ne se faisait entendre; le rivage semblait endormi, les grèves étaient silencieuses; la brise seule jetait en passant le murmure de la mer baissante, murmure doux et vague comme le chant d'une jeune femme au berceau de l'enfant qui s'endort.

Ils marchaient tous deux en silence. Gaud, préoccupé d'un vague sentiment d'inquiétude, étudiait d'un œil attentif les grèves et les abords du château, autant que le lui permettaient et la transparence de l'ombre et la vivacité impatiente de son regard.

Thérèse, elle, l'âme ouverte au bonheur, se livrait si complètement aux illusions qu'avait créées son amant, qu'elle considérait déjà comme une certitude les espérances que pour elle devait réaliser en félicité cette heure.

Toutes les douleurs qui depuis un an avaient si profondément navré son âme, s'étaient évanouies devant ces bonnes pensées; l'avenir en sortait, à ses yeux humides, serein et doré, riche de douces émotions, tout d'amitié et d'amour.

Ils eurent bientôt atteint les rochers que domine la chapelle de Saint-Aubert. C'est une petite bâtisse du xve siècle, bien simple, mais élégante, presque coquette, bâtie au sommet d'un roc comme un nid de cormoran, et entourée par les pélerins d'une dévotion superstitieuse.

« Asseyez-vous, Thérèse ! dit Gaud en indiquant à la jeune fille un quartier de pierre caché dans un enfoncement; asseyez-vous : personne ici ne peut vous voir; moi je serai de retour dans un instant.

— Allez-vous me laisser seule, Gaud? reprit la jeune fille, effrayée à l'idée de cet abandon.

— N'ayez pas peur, je ne serai pas loin.

— Je ne vous quitterai pas, Gaud; j'irai avec vous.

— Cela ne se peut pas!

— Pourquoi ?

— Tenez! je ne suis pas tranquille; il m'a semblé tout-à-l'heure voir quelqu'un filer le long des murs; je puis me tromper, mais je ne le pense pas. Nous autres gabiers, nous savons distinguer dans l'ombre : franchement, ça m'inquiète. »

Thérèse n'insista pas. Gaud eût été effrayé de l'impression que produisirent ces mots sur la jeune fille, s'il eût pu distinguer la pâleur qui se répandit subitement sur ses traits. Toutes ses craintes venaient, par un seul mot, de rentrer dans son âme. Sentant ses genoux fléchir, elle s'assit.

Gaud disparut dans les rochers.

Olivier, lui, était déjà hors du château. Habitué, comme tous les marins, à s'affaler le long des cordages, il avait promptement touché la falaise.

Toute ses craintes s'étaient dissipées; toutes... Enfin il était libre!

Un secret et indicible saisissement de bonheur le tint quelques instans immobile au milieu des fenouilles et des hautes herbes qui broussaillaient dans les escarpemens du rocher. Sa poitrine, oppressée par l'atmosphère méphitique des prisons, qui n'avait long-temps porté à ses poumons qu'un air stagnant et nauséabonde comme un verre d'eau tiède, se ranimait à ce bon air marin, pur et vivifiant, que lui soufflaient les brises de la plage. Il écoutait avec une joie intime la douce harmonie des lames sur le sable du rivage. Telle était la puissance de ce bonheur d'un moment sur ses sens et ses facultés, à qui toutes ces impressions heureuses n'avaient depuis long-temps jeté que des regrets, que, sentant tout le danger dont sa fuite l'entourait encore, il avait peine à renoncer à ce premier hommage de son âme à des choses qu'il n'avait jamais tant aimées que depuis que la prison lui avait fait de leur privation un supplice. La mer avec ses brisemens faibles et mourans, l'aspect accidenté de la rive, où se dessinaient fantastiquement les grandes ombres des récifs et des herbiers, l'horison fondu avec le ciel pailleté d'étoiles, tout reçut les caresses de ses regards humides. La fleur la plus embaumée n'avait jamais rafraîchi son cerveau comme les émanations salines que répandaient les varecks et les algues : c'était un ravissement qui embellissait ses espoirs du charme de ses plus doux souvenirs.

L'instinct de sa conservation rappela pourtant Olivier, de ses doux rêves, aux dangers qui lui restaient encore à courir.

Se prenant donc aux saillies du roc, ou se suspendant aux plantes qui pendaient dans les fissures, il atteignit le banc d'écueils où vient se rompre et mourir la mer.

Alors sa fuite devint plus facile et plus sûre. Habitué à courir sur ces sables et parmi ces rochers au milieu desquels s'était écoulée son enfance, l'obscurité ne pouvait le ralentir; déjà il apercevait l'ombre blanchâtre de la petite chapelle où il était attendu, lorsqu'un cri aigu descendit du haut de la falaise.

Thérèse, effrayée, se leva tremblante; Olivier s'arrêta immobile. Tous les deux avaient cru reconnaître cette voix, et un pressentiment d'effroi les avait agités.

Ils ne s'étaient point trompés.

Louchard, le misérable, avait surpris le secret de cette fuite. Il aurait pu faire arrêter immédiatement le prisonnier; mais son cœur l'avait mené à un autre calcul. Il avait préféré en finir avec une haine que sa jalousie envenimait chaque jour. Un obstacle le séparait à jamais de Thérèse, il crut le briser avec une balle; il crut conquérir la jeune fille par un assassinat.

Aussi, blotti derrière un rocher, dans cette falaise escarpée que le château domine, le traître était-il venu attendre son rival à ce rendez-vous, dont il avait surpris le secret.

Il portait son mousquet à son épaule; la joue inclinée sur la crosse et suivant du regard la direction du canon, il cherchait la poitrine d'Olivier... quand tout-à-coup deux bras vigoureux le saisirent.

La surprise et l'effroi glacèrent sa voix et paralysèrent ses forces; il ne fit pas un mouvement, il ne poussa pas un cri.

Olivier et Thérèse, les yeux fixés du côté où la voix leur était venue, distinguèrent, se dessinant en silhouette sur le fond grisâtre du ciel, un homme qui, pour le mieux lancer, balançait un fardeau dans ses mains.

Un bruit sourd se fit entendre.

C'était un cadavre qui, s'abîmant de saillie en saillie, se brisait sur les rochers.

Gaud parut quelques instans après.

« Dérapons vite ! s'écria-t-il en s'approchant de ses amis, qui, à travers leurs soupçons, devinaient vaguement ce qu'avait de mystérieux le fait qui venait de s'accomplir. — Partons ! vous dis-je... il n'y a pas un instant à perdre....

— Nous quitter, Gaud !

— C'est nécessaire : je n'ai que deux passeports. Je puis rester sans danger, moi, et la moindre imprudence peut vous perdre.

— Bon ami !... »

Ils s'embrassèrent tous les trois.

« Tu ne tarderas pas toujours à venir nous joindre ! dit Olivier d'une voix émue.

— Oh ! oui, Gaud ! ajouta Thérèse avec larmes.

— Ne craignez pas. Vous pourrez m'attendre par le premier navire; mais, T....... de D... ! reprit-il vivement en se dégageant de leur étreinte, ne perdez pas un instant... La marée est à cinq heures; vous n'avez que le temps de vous rendre : le moindre retard peut vous faire manquer l'appareillage. Adieu, donc ! et filez grand largue.

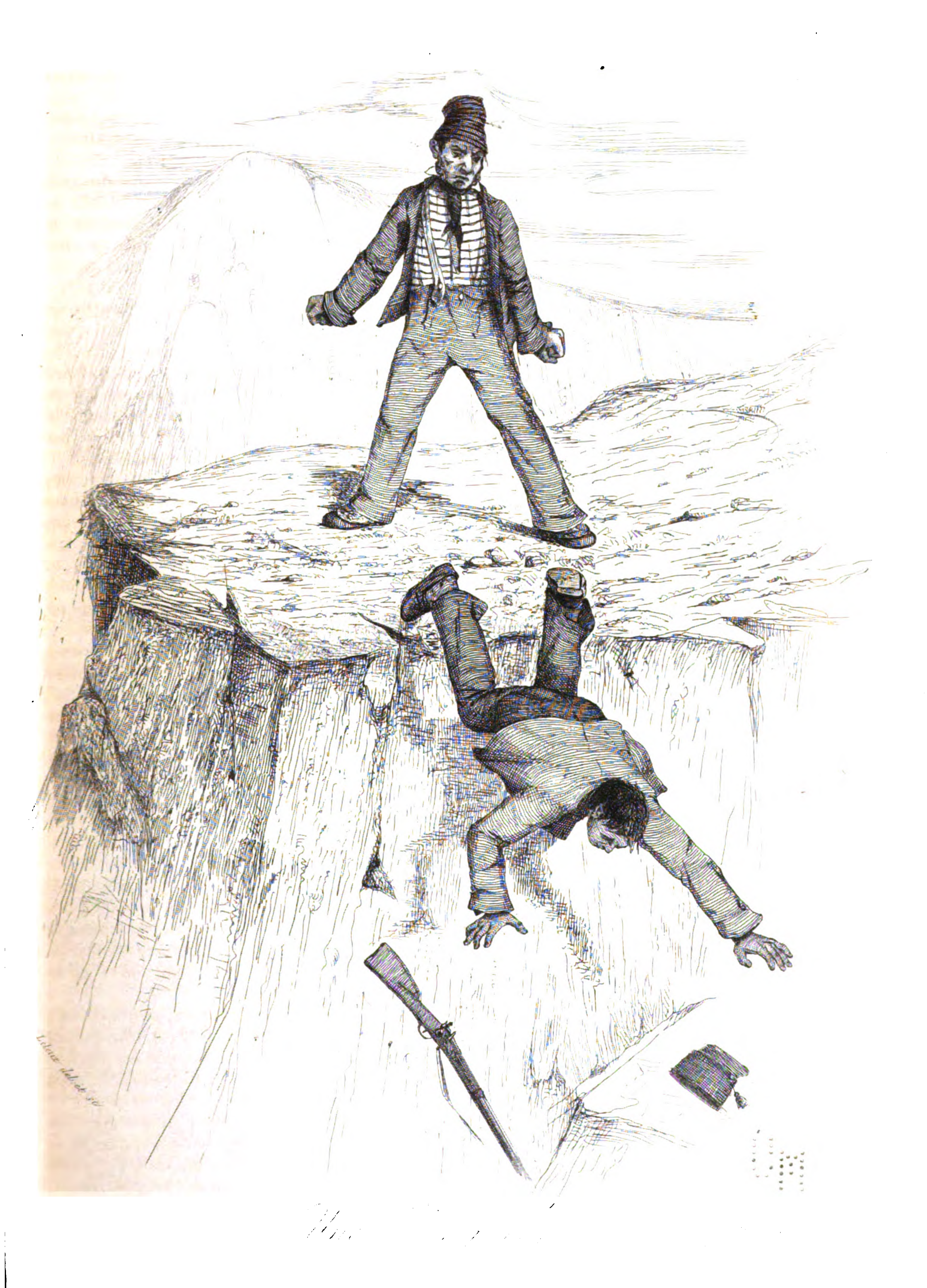
— Adieu !

— Adieu ! »

Pendant que les deux amans, suivant le bord de la mer, parcouraient d'un pas précipité les *paumelles* (sablon ondulé) qu'elle devait bientôt envahir, Gaud, lui, s'acheminait vers la côte, doublement heureux de l'évasion de son ami et de sa vengeance satisfaite.

« Cette fois-ci je ne crains rien, se disait-il en lui-même; qu'Olivier se sauve, c'est bien ! tout est dit. Mais s'ils l'arrêtent? ils ne le condamneront pas du moins pour moi... Cette fois j'ai pris mes assurances. »

Et le bon Gaud serrait dans sa poitrine ce qu'il regardait comme ses garanties, et que M. le procureur du roi, plus technique dans ses expressions, eût sans doute qualifié de preuves matérielles de l'assassinat.



C'était un lambeau des vêtemens de Louchard, que le prudent ami avait retenu en précipitant l'argousin sur les rochers.

Craintes et précautions inutiles : deux mois ne s'étaient pas écoulés, que Gaud avait heureusement rejoint ses deux amis sur la terre de leur exil.

FULGENCE-GIRARD.

Mâts, Vergues.

Les mâts sont des pièces de bois rondes plantées sur les bâtimens pour porter les voiles qui s'y installent au moyen de barres de bois transversales nommées vergues.

Lorsque la pensée d'abord d'aider, et de suppléer ensuite au dur travail que nécessitait l'emploi des rames pour la marche des navires, en employant le vent comme moteur, eut fait inventer cet instrument, nul doute que le mât n'ait été une gaule ou un arbre destiné à déployer une voile unique.

L'expérience vint, et avec l'expérience les perfectionnemens : les navires s'agrandirent ; les nautonniers, ayant alors besoin d'une force plus puissante, dressèrent plusieurs mâts pour pousser ces bâtimens ; puis, lorsqu'on voulut obtenir une impulsion encore plus énergique, ne pouvant les multiplier davantage sans qu'ils se nuisissent, on en vint à les superposer.

C'est ainsi que le système de mâture, présentement adopté par toutes les nations maritimes, se forma à la longue, non pas de toutes les adjonctions que fit essayer la nécessité, mais des améliorations que révéla la pratique.

En effet, il suffit d'avoir porté les yeux sur le merveilleux assemblage qu'offre aujourd'hui cette partie d'un bâtiment, et surtout d'une frégate ou d'un vaisseau, pour reconnaître tout ce qu'a dû nécessiter de tentatives et de temps la savante combinaison de cet édifice, où s'unissent nécessairement la légèreté et la force, la hardiesse et la solidité.

N'est-ce point un spectacle effrayant que cet immense développement de mâts, de vergues et de cordages dressés sur une frégate, espace comparativement si étroit? N'est-ce pas un spectacle effrayant surtout quand on pense à la force du vent agissant sur ce hardi échafaudage comme sur un levier? Comment la carène pourra-t-elle résister à cette puissance terrible? Comment cette mâture elle-même, si grêle pour son élévation, comment les légers fuseaux qui la terminent pourront-ils résister à la tourmente?

Tout a été prévu et calculé. Souffle la tempête, ce bâtiment, bondissant sous ses rafales, lui ouvrira encore ses voiles comme un oiseau ses ailes, et prendra aussitôt son essor à travers les lames aussi naturellement qu'un satanic qui vole au ras des flots.

Le nombre, le diamètre et la hauteur des mâts doivent, comme cela se conçoit aisément, être proportionnés à la grandeur du navire. En effet, trop rapprochés, le jeu des voiles se trouverait entravé, à moins que les dimensions de celles-ci fussent si étroites que le bâtiment n'en pourrait recevoir une suffisante impulsion; trop distans, la voilure nécessaire à sa marche exigerait des mâts si élevés ou des vergues si longues, qu'à la moindre tourmente le navire se trouverait en danger.

C'est donc dans une combinaison équilibrique des mâts en rapport avec la masse du navire et ses nécessités d'impulsion, que la statique a dû chercher le plus favorable système de mâture.

L'expérience de toutes les nations maritimes, comme les calculs de la science, ont fixé à quatre les mâts des plus gros bâtimens. Ce sont :

Le mât d'artimon, qui s'élève sur l'arrière;

Le grand mât, qui s'élève vers le milieu du navire;

Le mât de misaine, placé à quelque distance de la proue ;

Et enfin le mât de beaupré, qui, partant de la guibre, s'alonge sur la mer en formant avec l'horizon un angle d'au plus trente-cinq degrés.

Ces mâts doivent être tous placés dans un plan vertical supposé tomber sur toute la longueur de la quille.

Ils ne peuvent ainsi avoir aucune autre inclinaison que vers l'arrière ou l'avant. Ils doivent être formés de sapin ou de tout autre bois résineux, léger, d'un grain fin et d'un ligneux élastique.

On voit des bâtimens légers où ces mâts sont formés d'une seule pièce; mais, dans la plupart des navires employés par la marine marchande naviguant au long cours, et même par nos caboteurs, ces mâts sont formés de trois pièces ou de trois mâts particuliers adaptés les uns au-dessus des autres.

On nomme *mât majeur*, ou *bas mât*, celui qui, partant de la coque du vaisseau, sert de base à tous les autres ;

Celui qui s'élève immédiatement au-dessus est appelé *mât de hune*.

Le troisième prend le nom de mât de perroquet.

Outre ces trois mâts, qui sont communs au petit brick commerçant et au vaisseau de ligne, les grands bâtimens complètent le système de leur mâture par d'autres pièces qui s'élèvent dans l'ordre et sous les noms suivans :

Mât de cacatois, et mât de perruche, que surmonte encore souvent une flèche.

La plus grande partie de ces mâts est formée d'un seul arbre, mât d'un brin. Mais l'impossibilité de trouver un tronc qui approchât de la

grosseur que doivent avoir les mâts majeurs, a forcé de les former de plusieurs pièces artistement réunies en cylindre.

La manière de réunir ces différens morceaux est trop compliquée pour que nous puissions en donner ici tous les développemens; seulement nous nous bornerons à l'indiquer, en reproduisant les détails nécessaires pour en faire concevoir l'ensemble.

Cet assemblage, qui, d'après la grandeur du bâtiment et la grosseur des arbres employés, varie depuis cinq pièces jusqu'à vingt et une, se compose généralement d'une pièce centrale (mèche) sur laquelle quatre jumelles s'adaptent par des *adentes*. Les vides que ces pièces laissent entre elles sont remplis par d'autres pièces minces qui complètent la rondeur du mât.

Des cercles de fer et des tours de cordages (roustures) bordés en haut et en bas par des cercles de bois, et affermis par de petits clous, relient et assujettissent cet ensemble qui, par sa nature, acquiert une élasticité qui, loin de nuire à sa force, ne fait que l'augmenter encore.

Telle est la généralité de la mâture, importante matière sur laquelle nous ramènera l'explication plus développée de chacune de ses parties, ainsi que les articles que nous consacrerons au gréement, sans lequel sa consistance et sa solidité ne peuvent être comprises.

Indret.

Fer et argent.
MONGE.

L'île d'Indret, située au milieu de la Loire, deux lieues plus bas que Nantes, se trouvait, par sa position, très-propre à une création d'ateliers mécaniques. Depuis 1775 on y fondait des pièces d'artillerie; mais en 1828, après nos longues années de paix, ces ateliers, devenus inutiles, cédèrent leur place à une industrie nouvelle qui, perfectionnée, peut rapprocher, au-delà de toute prévision, les distances et les peuples, en créant, sur mer et sur terre, des routes rapides et désormais sans difficulté : Indret fut transformé en établissement pour la construction des machines et des bateaux à vapeur. Le chantier, qui occupe une partie de l'île, peut suffire facilement à la construction de six bâtimens à vapeur à la fois; quatre maintenant sont sur leurs cales, deux autres viennent d'être lancés; une *gare* ou petit bassin peut abriter deux des bateaux à flot, lorsque les glaces ou diverses circonstances d'armement le nécessitent. Sans faire l'historique des travaux qu'il a fallu entreprendre pour créer des navires là où n'était qu'une prairie, nous nous étendrons principalement sur l'usine, dont les produits ont soustrait le gouvernement au joug industriel que lui imposaient nos rivaux d'outre-mer.

L'usine se compose de plusieurs ateliers principaux, que nous allons décrire succinctement avant de parler de ses produits. Ces ateliers sont: *la fonderie, la chaudronnerie, les forges, l'ajustage.*

L'atelier de la fonderie, qui est à peu de chose près le même que celui où se fondaient autrefois les bouches à feu, laisse à désirer sous le rapport de l'espace et de la distribution. Un peu gêné par l'ancien local, on n'a pu réunir dans cet atelier les moyens les plus commodes pour les fabrications actuelles. Deux grues en fonte montées, deux autres snr le point de l'être, servent au transport des moules et de la fonte des grosses pièces. Les fourneaux de fusion sont au nombre de sept; quatre fourneaux à réverbère qui peuvent fondre chacun 1600 kilos, et trois fourneaux-Wilkinson, alimentés par deux souffleries de trois chevaux à peu près chacune. Dans les premiers, comme on sait, les foyers sont en plein vent et exposés au tirage de l'air; le charbon est séparé de la fonte, et ses flammes vont lécher les parois du four et les couches de fonte; dans les autres, au contraire, on jette pêle-mêle dans le fourneau fonte et charbon, et, à cet effet, on fait subir préalablement à ce dernier une combustion première qui le dépouille des substances non carboniques et le réduit à l'état de *coke*. Contre les murs de l'atelier, deux fours à coke, flanquant de chaque côté une vaste étuve, servent à préparer le coke des fourneaux-Wilkinson; leurs flammes servent en même temps à chauffer cette étuve où se dessèchent les moules en sable. Ces fourneaux viennent d'être établis et mis en activité; ils offrent, comparativement aux fourneaux à réverbère, le double avantage d'une économie de 30 pour 100 sur le combustible, et de 7 pour 100 sur la fonte : ces derniers ne serviront donc plus qu'accidentellement.

Malgré le peu d'espace que présente cet atelier, si chaque mètre de sa surface est bien employé, il peut fondre facilement 300 mille kilos par an, des pièces les plus importantes, telles que balanciers, bâtis, cylindres, condenseurs, etc., etc. Ces pièces nécessitent plusieurs genres de moulage; les unes sont moulées en sable vert, d'autres en sable étuvé, d'autres enfin sont moulées en terre. Ce dernier genre de moulage s'exécute par un procédé très-ingénieux, et, quoique fondus sans modèles, les moules ne laissent rien à désirer dans leurs résultats. Les autres genres de moulage n'offrent qu'un procédé en usage dans toutes les fonderies, et sont remarquables seulement par la parfaite exécution de leurs produits.

Près de cet atelier, une petite machine à vapeur, de la force de quatre chevaux, à expansion et quatre atmosphères, donne le mouvement à



Usines d'Indret

deux petites machines très-ingénieuses, dont l'une triture le charbon de terre et de bois mélangé au sable des moules, et l'autre broie le mortier propre aux moulages en terre. Conjointement avec une seconde machine à vapeur de quatre chevaux, à basse pression et à expansion, elle alimente la soufflerie des fourneaux-Wilkinson, et réserve la force d'un de ses chevaux pour une petite machine à percer de la chaudronnerie.

L'atelier de la chaudronnerie est consacré à la fabrication des immenses chaudières en cuivre ou en fer que recèlent les bateaux à vapeur dans leur carène. Ces chaudières sont ou cylindriques et en cuivre, comme à bord du *Vautour*, par exemple; ou de forme à peu près carrée et en tôle, comme à bord du *Styx*, modèle *Sphinx*. Pour réunir les diverses plaques de fer ou de cuivre qui les composent, on perce ces plaques, dans leur pourtour, d'une multitude de trous, et on les réunit ensuite entre elles en introduisant dans les trous correspondans de deux plaques des rivets, ou gros clous à deux têtes. Ces rivets se confectionnent sur une enclume spéciale, à raison de trois par minute, et en sortent munis d'une tête seulement; ils sont ensuite passés au feu et posés dans leurs trous de plaque, où le marteau aplatit en cône leur seconde tête. Les trous sont percés dans les plaques par le moyen d'une machine à percer, à emporte-pièces, qui reçoit son mouvement de la machine à vapeur de quatre chevaux à haute pression; elle perce par minute, à coup sûr, presque sans bruit, sans aucun choc et à intervalles parfaitement égaux, neuf trous de rivet de 20 millimètres de diamètre, dans une plaque de tôle de 8 à 14 millimètres d'épaisseur. Le système ingénieux de cette machine est de l'invention de M. Gengimbre, directeur de l'établissement.

Les chaudières du *Vautour* se composent, comme nous l'avons dit, de dix grands cylindres, dans l'intérieur desquels on a placé quantité de tubes cylindriques qui servent de conduits de flammes. Celles du *Styx*, au contraire, consiste en quatre grands parallélipipèdes principaux, qui, réunis entre eux, se subdivisent en un dédale de chambres pour la flamme et l'eau; ces parallélipipèdes s'embarquent l'un après l'autre, et sont ensuite réunis et rivetés entre eux à bord.

L'atelier des forges est celui de l'usine où il reste encore le plus à faire pour l'amener au degré de rapidité d'exécution que présentent les autres. Une machine de douze chevaux, montée et prête à fonctionner, n'attend que ses communications de mouvemens pour faire marcher deux martinets ou gros marteaux, un de 400 kilos, devant donner soixante-dix coups par minute, et un de 200 kilos, devant donner cent coups par minute. Deux feux à hottes mobiles équilibrées sont consacrés à la fabrication des grosses pièces, telles que arbres à manivelle, arbres de balancier, vrilles, gouges, tiges de piston, etc.; enfin, les pièces qui ont de l'action, quand les machines de bord fonctionnent, les autres étant en grande partie fondues. Six petits feux sont destinés aux petites pièces, telles que tiges de tiroir, parallélogrammes, etc. Il est à remarquer que la mise en mouvement des martinets par la vapeur n'offrira que l'avantage d'une plus grande rapidité d'exécution, car le fini des pièces est déjà tel, qu'on préfère les laisser brutes de forge plutôt que de les limer et buriner comme dans la plupart des autres usines.

L'espace où a été élevé l'atelier de l'ajustage était précédemment inoccupé; il offrit donc à M. Gengimbre la possibilité de lui donner l'étendue propre aux travaux de l'usine, aussi est-il le mieux disposé et le plus remarquable. A l'entrée de cet atelier se trouve deux machines à aléser ou à polir intérieurement, l'une pouvant aléser des pièces de 2 à 8 décimètres de diamètre, l'autre des pièces de 6 décimètres au moins, et de 2 mètres au plus, sur une longueur de 3 mètres 90 centimètres. Ces deux machines sont remarquables par le peu d'espace qu'elles occupent, et cette économie d'espace est due au mode d'entrainement du tourteau garni des couteaux aléseurs. Par un mécanisme ingénieux, de l'invention de M. Gengimbre, la vis d'alésage, au lieu de sortir de l'arbre, comme dans la plupart des machines à aléser, y fait sa révolution intérieurement, au moyen d'un système de roues dentées adaptées à l'extrémité de l'arbre de la vis.

Ces deux machines à aléser sont mises en mouvement par une machine à vapeur de douze chevaux, à deux atmosphères et demie et à expansion variable; l'injection du conducteur de cette machine est prise dans un réservoir qu'alimente une machine intermédiaire, modèle *Papin;* cette dernière fut nécessitée par l'abaissement des eaux de la Loire, qui se trouvaient dans les basses mers de 42 pieds au-dessous du sol de l'atelier, c'est-à-dire de 14 pieds au-dessous des limites où la simple pompe d'eau froide de la machine de douze eût suffi: l'aspect de cette machine de douze est très-gracieux; les mouvemens de son parallélogramme et de ses balanciers flattent l'œil par leur précision et leur légèreté; sa bielle unique met en mouvement, à travers la voûte de l'édifice, une ligne d'arbres longitudinaux, communiquant entre eux dans le milieu de l'atelier par des mouvemens à rotules; ces arbres portent plusieurs poulies à courroies et à cordes pour la mise en mouvement de plusieurs gros tours servant à tourner des arbres ou des gouges de machine; à la place d'un de ces gros tours se trouve actuellement une machine à four, due à une de ces inspirations mécaniques qui étonnent par leurs résultats et leur simplicité; elle perce des trous d'arbre dans les manivelles

par le moyen de couteaux aléseurs qui ont un double mouvement de rotation et de translation; elle extrait de ces trous d'arbre un bouchon de fer de 68 kilos, qu'avec les procédés ordinaires il faudrait réduire en copeaux. Sur les deux côtés de l'atelier, douze colonnes en fonte supportent des arbres de communication qui reçoivent le mouvement de la ligne d'arbres du centre, et le transmettent à dix petits tours en fonte, joignant la solidité à l'élégance et à la facilité de désembrayage; enfin, des établis adossés aux murs reçoivent des deux côtés de l'atelier quinze étaux tournant avec mouvement de vis à rotules, et complètent l'outillage actuel de l'atelier; et à son extrémité deux vastes salles servent au montage des machines des divers bateaux à vapeur en construction : pour faciliter ce montage, des plaques de fonte scellées dans le sol peuvent recevoir des carlingues fictives à des distances variables, et dans les combles de l'édifice, des chariots-grues, conduits sur des chemins de fer adaptés à la charpente, serviront incessamment au transport et au placement provisoire des plus grosses pièces; ces dernières, assemblées et ajustées sur la plaque de fondation, ne quittent plus l'atelier que pour être embarquées à bord des navires avant leur lancement. Nous ferons observer que les divers procédés mécaniques dont nous avons parlé ou que nous avons omis pour éviter une foule de détails, sont les produits de l'usine elle-même; les deux petites machines de quatre chevaux ont été les seuls et les premiers agens d'exécution des diverses autres.

L'établissement d'Indret compte des ennemis. Examinons sommairement les avantages qu'il présente, et peut-être conclura-t-on que, dans ces accusations contre l'usine, il entre plus souvent des motifs d'intérêt personnel que de solides considérations en faveur de l'intérêt général.

Plusieurs personnes prétendent que l'industrie particulière devrait tenir lieu au gouvernement de cette usine; qu'il y trouverait son compte et de grandes économies à faire.

D'abord, serait-il sage au gouvernement de se placer à la merci de l'industrie, surtout en temps de guerre? Les capitalistes resserrent les cordons de leurs bourses, diraient les industriels, nos frais de construction s'en ressentent, nous ne pouvons vous vendre nos machines qu'à tant, et il faudrait bien en passer par tout ce qu'ils demanderaient.

Ensuite, pour répondre à ces vagues promesses d'économie, chiffrons : en 1833, un appareil de 160 chevaux a coûté 266,000 fr., y compris les matières premières, la main-d'œuvre, les frais d'administration, les fournitures faites par les ports voisins, l'intérêt des capitaux représentés par l'établissement et celui des fonds dits de roulement.

Or, le prix du dernier marché avec l'industrie était de 339,000 fr.; la différence est donc de 73,000 fr. : et encore cet intérêt de fonds de roulement, porté à la charge du taux de l'usine, n'affecte-t-il en rien le taux de l'industrie. Considérons maintenant ces deux modes de construction sous un autre point de vue.

Indret, dans son état actuel, peut suffire avec facilité à la construction de trois appareils de 160 chevaux par an. Supposons ces trois appareils fournis par le commerce, il est indubitable que le gain de l'industriel dans cette fourniture sera au moins de 10 pour 100, c'est-à-dire de 101,700 fr. au taux du dernier marché. Eh bien! les frais administratifs de l'usine ne s'élèvent pas à la moitié de cette somme; ainsi donc, en supposant les dépenses de main-d'œuvre égales de part et d'autre, le plus petit gain auquel s'astreindra l'industriel sera de beaucoup supérieur à l'emploi de fonctionnaires de l'usine.

Compte-t-on ensuite pour rien ces accusations continuelles de pots-de-vin, dont le soupçon même deviendra impossible, en employant de préférence les produits de l'usine?

Il nous reste à parler maintenant des deux espèces de fabrications de machines, sous le rapport des résultats obtenus. *Le Crocodile*, qui fonctionne déjà depuis long-temps; *le Styx* et *le Vautour*, qui sont montés; *le Phare*, qui va l'être; *le Papin*, dont les principales pièces sont déjà fondues, prouvent et prouveront par la suite que le fini de leur fabrication ne le cède en rien à celui des machines fournies par l'industrie : peut-être est-ce ici le moment de faire remarquer que la machine du *Crocodile*, après deux ans d'un service continuel, n'a nécessité aucun changement, tandis que la pompe à air d'une des machines achetées dernièrement a déjà été cerclée; qu'une des tiges du piston vient de casser, et que les coussinets viennent d'être changés dans une autre. *Le Styx* et *le Vautour* sont sur le point de faire des essais comparatifs; l'appareil du premier est conforme au modèle *Sphinx;* l'appareil du second en diffère sous beaucoup de rapports; *le Vautour* marchera à 132 centimètres de pression, avec expansion, et sera traîné par le pont; *le Styx* marchera à pleine vapeur, à 89 centimètres de pression, et ses machines feront leur plus grand effort sur les carlingues : on espère obtenir de l'expansion de la vapeur variable, à bord du *Vautour*, depuis 2 dixièmes jusqu'à 5 dixièmes, une grande économie de combustible et une supériorité de puissance marquée sur les courses complètes de piston. Cette supériorité se fera sentir, croit-on, quand, pour vaincre une résistance quelconque, soit remorque, soit grosse mer, l'introduction de la vapeur dans le cylindre arrivera près de sa dernière limite, 5 dixièmes. Les expériences

auront lieu incessamment, et intéresseront au plus haut degré la science.

Décrire brièvement le bel établissement que nous possédons, éclairer le public sur les produits de l'usine, et par suite éloigner les idées de destruction qui menacent Indret, tel a été notre but : espérons que ses ennemis y réfléchiront sérieusement avant d'attaquer le fruit de tant de peines, de fatigues et d'argent.

Ed. BOUET,
Lieutenant de frégate.

Naufrage
DE LA JEUNE-EMMA.

Le 21 novembre 1828, *la Jeune-Emma*, du port du Havre, emportée par les rafales d'un vent variable, de l'ouest au sud-ouest, courait sous sa misaine, son petit foc et ses huniers aux bas ris, à travers une mer dont les lames fatiguaient autant sa carène que la tourmente sa mâture. Malgré le peu de toile qu'elle avait dehors, son sillage était de près de huit nœuds.

L'eau, qui à chaque instant montait davantage sous le vent de la chambre, faisait redouter que cette marche fatigante n'eût provoqué une voie d'eau dans l'arrière. Bien que le navire comptât plus d'un mois de loch depuis son départ de la Martinique, comme les nuages, qui depuis le 17 avaient constamment voilé le ciel, n'avaient permis de faire aucun calcul astronomique, ce n'était que d'après les présomptions d'une estimation incertaine que l'on jugeait le navire sur les attérages de France.

Cependant, le ciel ayant été ce jour-là moins chargé, l'on avait pu faire quelques observations. La différence qu'avaient donnée les résultats obtenus par le capitaine et le second, excitait une discussion entre eux, lorsque la voix d'un matelot, appelé par la rectification de la manœuvre dans la mâture, vint la terminer par une solution qui les surprit également l'un et l'autre.

« Terre ! terre ! s'écria-t-il d'une voix assez forte pour que la violence du vent ne pût l'empêcher de parvenir aux oreilles des deux officiers.

— Dans quelle aire? s'écria le second en portant ses regards sur l'avant.

— Tenez ! est-quart-sud-est... sous notre bossoir de tribord. »

Le capitaine descendit rapidement dans sa chambre, d'où il revint aussitôt avec une longue-vue.

« Effectivement, M. Letion, voilà bien une terre seule sous le vent à nous... Ça doit être quelque île de la côte de France; à moins pourtant que ce ne soit une hauteur qui ne nous paraisse isolée que parce que la ligne d'horizon nous cache encore le reste de la rive.

—Voulez-vous me permettre, capitaine?

— Voyez ! »

Et le capitaine lui céda la lunette.

« Cela ne peut être qu'une île, reprit le second après un instant d'observation.

— Mais laquelle?

— C'est ce que je ne pourrais vous dire à cette distance. Je crois, capitaine, qu'il serait prudent de laisser arriver dessus pour la reconnaître?

— C'est aussi ce que je vais faire tout de suite. »

Et les ordres du capitaine firent manœuvrer de manière à ce qu'il fût possible de préciser, par un relèvement exact, quelle était cette plage inconnue.

Loin que l'aspect de cette terre, en sortant du vague dont, surtout à travers ce ciel épais, avait dû l'entourer la distance, pût éclairer les doutes où son apparition imprévue avait placé le capitaine et le second de *la Jeune-Emma*, il ne vint que rendre leurs suppositions encore plus flottantes. Ce ne fut qu'après avoir rapproché plusieurs accidens géographiques, qu'ils s'arrêtèrent à voir dans cette terre l'île d'Ouessant.

Pour que l'on ne puisse nous accuser de juger avec sévérité une erreur sur laquelle l'infortune cruelle de ses auteurs appelle toute l'indulgence, nous nous faisons un devoir de citer textuellement la partie du rapport de M. Letion, où cet officier réunit les considérations qui peuvent faire excuser cette méprise.

« Notre point nous mettait, à midi, à l'estime de 49° 55' de latitude nord, et 6° 30' de longitude ouest. La terre que nous aperçûmes était l'île de Lundi, que nous prîmes pour l'île d'Ouessant.

» Les marins qui ont vu l'une et l'autre pourront peut-être nous juger sévèrement; mais avec le temps brumeux qu'il faisait et la manière dont nous la découvrîmes, elles ont entre elles une très-grande ressemblance; de plus, nous ne pouvions la comparer à aucune autre île de la Manche. »

C'est cette erreur qui fut cause de leur perte.

Le capitaine, voulant se soustraire aux dangers dont un frais aussi violent eût entouré le navire au milieu des récifs dont est hérissée la plage bretonne, fit gouverner pour s'élever à michenal de la Manche.

Cette manœuvre exécutée, les hommes de quart seuls restèrent sur le pont.

L'après-midi s'écoula sans qu'aucun autre incident que le développement continuel de la tempête, vînt alarmer l'équipage. L'ombre, hâtée par la brume épaisse dont était enveloppé le ciel, descendit sur la mer sans que l'on changeât rien et à la voilure et à la direction de la marche.

Il pouvait être sept heures et demie, lorsqu'un

des matelots, placé sur l'avant, signala, d'une voix altérée, des brisans dans les eaux que le navire sillonnait alors. Le capitaine n'en eut pas plus tôt pris connaissance, que, se reportant sur l'arrière, le cri d'alarme *en haut tout le monde !* appela le reste de l'équipage sur le pont.

On ne pouvait en douter, une grave erreur avait été commise : quand on n'eut point aperçu cette vaste étendue de mer moutonnante, dont la phosphorescence jetait dans la nuit une lueur blanchâtre ; le mugissement des lames, se brisant et rebondissant sur les récifs, eût seul annoncé le voisinage d'une côte de rochers.

Pendant que les matelots qui se trouvaient encore dans l'entrepont se hâtaient de venir joindre leurs efforts à ceux des hommes de service pour conjurer le danger, le capitaine donnait et faisait exécuter les ordres les plus urgens.

« Attrape à carguer la misaine ! » s'écria-t-il d'une voix que l'émotion rendait plus vibrante.

Quelle que fût l'ardeur avec laquelle les hommes se portèrent à cette manœuvre, elle n'avait encore pu être exécutée, que le navire, talonnant violemment sur les cailloux, leur en révéla toute l'inutilité.

« Nous sommes perdus ! »

Ce fût un seul cri que formèrent toutes les voix. Les passagers, éveillés en sursaut par cette terrible secousse, s'élancèrent tout épouvantés de leurs cadres, ne devinant que trop clairement de quel malheur ils étaient menacés, et se hâtèrent de gagner le pont, où ils apparurent tous à peine vêtus.

Leur présence porta à un degré qu'il n'est guère possible de décrire la terreur dont l'étendue et l'imminence du danger avaient même frappé les matelots. Ce fut un tumulte, une confusion où les cris des uns ne faisaient qu'exalter l'épouvante des autres.

« Je n'essaierai pas de dépeindre, dit M. Letion, la scène effroyable que j'eus alors sous les yeux, elle serait trop au-dessous de la vérité. Quel tableau que celui de dix-neuf personnes en proie aux angoisses de la mort la plus terrible, sans espoir de salut, suspendues à un frêle appui sur un élément en furie dont les abîmes ouverts laissaient entrevoir le trépas sous ses formes les plus épouvantables ! Ce qui ajoutait à l'effroi général et nous glaçait de terreur, c'étaient les cris d'une jeune personne de quatorze ans, mademoiselle *Coquelin*, cherchant son père et l'appelant avec des cris déchirans que le danger arrachait à la tendresse filiale. »

L'officier auquel nous empruntons le récit de cette scène déchirante, apercevant que l'espèce de vertige dont l'effroi avait frappé tous ces malheureux détruisait les chances de salut qui leur restaient encore, s'élança vers le capitaine, et lui représenta que toute tentative d'arracher le navire à un danger inévitable ne pouvait avoir d'autre résultat que d'en faire le tombeau de ceux qui le montaient; que le vent, en les poussant sur une partie de la côte où les lames ne se brisaient que sur des hauts-fonds, ne leur avait point ôté tout espoir de gagner la rive ; qu'en s'empressant de mettre les embarcations à la mer, on pouvait arracher les hommes du moins à ce désastre.

Et sans attendre la réponse de celui-ci, ayant appelé le charpentier, il lui ordonna de couper les saisines de la chaloupe pour que l'on pût en disposer aussitôt.

Quelque affreuse que fût la position où dans ce moment se trouvaient placés ces malheureux, le drame, auquel ce bâtiment battu par les flots devait servir de théâtre, était loin d'avoir offert ses épisodes les plus terribles.

L'opération qu'avait ordonnée l'officier n'était pas achevée, qu'une lame violente, prenant le navire en travers, le coucha horizontalement sur les flots.

Tout ce qui se trouvait sur le pont, hommes et objets, fut jeté à la mer. Chacun, étourdi par cette chute violente, fut un instant ballotté par les lames furieuses au milieu des débris de la mâture et du bord ; mais, la plupart ayant pu se prendre à quelques parties du gréement, des supplications et des cris de désespoir se mêlèrent bientôt au fracas des vagues et au sifflement de la tourmente.

Ceux qui, plus forts ou plus adroits, étaient parvenus les premiers à sortir du danger, s'empressèrent d'arracher par tous les moyens, et en s'exposant eux-mêmes, leurs compagnons à la mort. Tous ceux qui avaient pu se tenir accrochés à quelques débris furent ainsi tour à tour hissés sur le flanc du navire, seul refuge où il fût possible de résister aux assauts incessans des lames.

Mais cette position était tellement incertaine que tous sentirent la nécessité de se créer d'autres moyens de salut, ou de se résigner à une mort dont tout effort n'eût pu que prolonger l'agonie. Battu sans cesse par les flots, le bâtiment abandonnait à chaque vague ou un homme ou un débris. L'écume des lames était un suaire qui pouvait à tout instant passer pour jamais sur lui.

Cette pensée, dont le craquement du navire que rongeait la mer proclamait hautement l'urgence, détermina le second officier, que son dévoûment avait déjà fait s'exposer avec tant d'abnégation pour secourir ses compagnons d'infortune, à faire une dernière tentative, soit qu'il pût dégager la chaloupe chavirée et enclavée sous le grand-mât, soit qu'à son défaut on construisît un radeau sur lequel on franchît les deux lieues de mer qui séparaient du rivage.

Il s'efforça donc de ranimer le courage de ces infortunés et d'obtenir leur concours à l'exécution d'un projet pour lequel ses efforts isolés étaient de toute impuissance.

Il fallut renoncer à la première idée. La chaloupe, qui résista long-temps aux tentatives que l'on fit pour la dégager, fut enlevée et portée au large par une lame. Tous les espoirs se portèrent donc sur la construction d'un radeau.

L'exécution de cette mesure était loin de présenter une tâche aisée. Le bâtiment n'était pas tellement brisé que l'on pût sans instrument en arracher les planches et la membrure. Les mâts, eux, tenaient bon. Letion ne se laissa effrayer ni abattre par ces difficultés. L'espoir de sauver du naufrage ces infortunés qui, sans cesse baignés par les vagues, se cramponnaient, glacés moins par le froid du vent et de la mer que par l'épouvante, à un fragile amas de débris, lui donna le courage et la force de surmonter tous les obstacles.

Aidé par quelques matelots que soutenaient ses paroles et son exemple, tantôt glissant le long des mâts d'où pouvaient les arracher et où pouvaient les briser les lames, tantôt se jetant à la mer pour aller chercher à la nage quelques débris, il parvint, malgré l'obscurité et la tempête, à former un radeau qui fut amarré sur l'avant du navire.

Un malheur dont on ne tarda point à se convaincre, c'est que ce radeau, pour lequel on avait réuni tout ce qu'il avait été possible d'arracher au navire, ne pouvait porter plus de huit personnes.

Que faire? Abandonner sur le bâtiment prêt à disparaître ceux que l'on ne pourrait prendre? Renoncer à ce moyen de salut plutôt que de livrer par cette action des compagnons d'infortune à leur désespoir?

Plusieurs des matelots qui avaient concouru avec le plus d'intrépidité et le plus de zèle à l'établissement de ce plancher flottant, répétaient qu'il valait mieux se sauver à six que de s'ensevelir tous ensemble. Mais le second capitaine se prononça avec tant de force, qu'il fut convenu que l'on garderait ce radeau comme dernier refuge, en cas que le bâtiment ne pût résister à l'action des lames jusqu'au moment où, le jour ayant révélé leur danger aux habitans de la côte, il serait possible d'en recevoir des secours.

Il suffisait de voir les progrès de destruction que cette mer turbulente et convulsive faisait de moment en moment sur le bâtiment, pour sentir s'évanouir l'espoir d'une longue lutte.

Déjà tout l'avant était couvert par les flots. La disparition de quelques-unes des parties du navire qui les protégeaient contre les lames, laissa tous ces malheureux exposés au choc des vagues, qui déferlaient sur eux en nappes d'écume, jusqu'à ce qu'une plus furieuse, tombant sur cette embarcation à demi submergée, de tout le poids de sa montagne d'eau, couvrit la mer de débris.

Des marins et des passagers qui se trouvaient encore sur la coque de *la Jeune-Emma*, six, emportés par cette lame, parvinrent à gagner le radeau qu'elle avait arraché du navire. Deux restèrent sur la partie de la carène qui avait résisté au dernier choc. Les autres n'avaient plus à lutter contre ces chances destructives qui semblaient encore inévitables.

Cependant les sept hommes réfugiés sur le radeau, dont la largeur était à peine de deux pieds, sans vivres, sans voiles, sans avirons, s'abandonnent aux caprices des lames.

Assis sur ce frêle esquif, que dans cette position même ils pouvaient à chaque instant faire chavirer, plongés dans l'eau jusqu'à la ceinture, ils ne pouvaient qu'être engloutis par une vague, lorsque le hasard apporta près d'eux une planche des pavois, qui leur permit de maintenir leur radeau, le bout à la lame.

Ce fut ainsi que, ballottés par une mer sur laquelle leur existence était une question de chaque instant, ils parvinrent, après six heures d'angoisses, glacés, engourdis, défaillans, à demi-morts, à atteindre la plage anglaise, où les accueillirent tout ce que l'humanité la plus pieuse peut inspirer de sollicitude et de soins touchans.

Quelques jours après cette nuit terrible, six marins français, la tête inclinée, le cœur brisé, suivaient, accompagnés d'une population triste et recueillie, neuf cercueils qu'un ministre protestant précédait vers le temple de *Paimbray*.

Ce qui frappait surtout dans ce convoi, c'était, au milieu des draps funèbres, draps noirs à larmes d'argent, une espèce de cénotaphe blanc, sur lequel étaient placées une robe virginale et une couronne de *roses uniques*. Ce cercueil, autour duquel se pressaient une foule de jeunes filles vêtues de blanc et blanches voilées, était celui où reposait la dépouille mortelle de mademoiselle Coquelin, à qui les jeunes *miss* de la ville avaient voulu rendre les derniers honneurs.

Elle fut déposée dans la même tombe que son père.

J.-L.

Recherches historiques.

DE LA MARINE

SOUS LES DEUX PREMIÈRES RACES DES ROIS DE FRANCE.

Parmi les peuples, désignés sous la qualification de *barbares*, qui désolèrent l'empire romain sous les règnes de *Probus*, *Dioclétien*, *Maximien* et *Constantin*, aucun ne se distingua plus que les anciens Francs (1), par l'audace et l'habileté de

(1) Ammien Marcellin, l. 27; Nazarius, *in Panegyrico Constantini*; Mammertin, *in Panegyrico Maximiani*; Eumenius, *in Panegyrico Constantio-Cæsari*.

ses excursions maritimes. « Il n'y avait, dit *Euménius* dans le panégyrique de *Constantin César*, nul lieu assuré contre la témérité de ces pirates, dès là que leurs navires pouvaient y aborder. »

Ne devant retracer dans cet article l'historique de la navigation française qu'à partir de l'époque où Clovis constitua la nationalité de ces hordes, en leur donnant un siége fixe sur le territoire gaulois, nous n'avons rappelé leurs antécédens maritimes que pour faire observer que ces populations, en s'établissant dans un pays baigné par la mer, n'avaient point dû oublier l'art qui avait rendu leurs prédécesseurs si redoutables.

Cette observation prend une nouvelle force lorsque l'on pense qu'avant de venir établir leur domination dans la Gaule, ils avaient habité les contrées maritimes qui s'étendent au-delà du Rhin. La position de leur première patrie dut donc puissamment contribuer, avec le désir de pillage qui était le but unique de leurs irruptions sur l'Empire, à leur faire cultiver la navigation que leurs ancêtres avaient su rendre si féconde en butin.

L'autorité de Sidoine Apollinaire, qui vivait peu d'années avant l'entrée de Clovis dans les Gaules, donne même un caractère d'authenticité à ces suppositions.

« A l'instant où je vous écris, dit-il dans une de ses lettres à Naumatius, j'apprends que, quittant les côtes de Saintonge, vous vous êtes mis avec votre flotte à la poursuite des vaisseaux recourbés des Saxons. »

Et plus loin il ajoute, en lui recommandant la prudence la plus active :

« Leurs rameurs sont tous des chefs de pirates habiles, qui prennent le commandement et obéissent tour à tour. Tenez-vous constamment en garde, car de tous vos ennemis celui-là est le plus à craindre; c'est toujours à l'improviste qu'il fond sur ses adversaires et les attaque. Est-il découvert? il s'enfuit et disparaît. Il ne fait aucun quartier à ceux qu'il surprend, et son orgueil lui fait sacrifier ceux qui lui résistent. Il a l'adresse d'échapper à ceux qui le poursuivent, et ceux qu'il poursuit ne lui échappent guère. Les naufrages, au lieu de l'épouvanter, l'aguerrissent; il est familier avec le danger et affronte la mort avec un courage merveilleux. C'est au milieu des tempêtes qu'il vogue surprendre ses ennemis, ne comptant pour rien les flots et les récifs que lui fait braver son âpreté au butin. »

Bien que la force des événemens ait beaucoup plus porté les Francs à se signaler sur terre, que dans les expéditions navales, un peuple qui avait acquis un si haut degré d'habileté nautique ne dut donc point négliger les avantages de cette spécialité, lorsque la conquête l'eut fixé dans un pays assis sur deux mers.

Cependant, la rareté des documens que l'histoire nous a laissés sur les premiers temps de la monarchie française se fait surtout sentir lorsque les recherches se portent sur la navigation. Nous serons donc forcés, par le silence de nos chroniqueurs, de nous arrêter à un petit nombre de faits dans ce tableau de l'histoire maritime de la France sous les rois des deux premières races.

La victoire que Théodebert remporta sur Cochiliard, roi de Danemark, est le premier fait maritime que nous offrent nos annales.

Thierri Ier, roi de la France austrasienne, ayant appris que ce prince avait fait un débarquement sur ses côtes situées entre l'Escaut et la Meuse, qu'il livrait au pillage, envoya contre lui son fils Théodebert, qu'il fit appuyer par une flotte.

L'armée et l'escadre françaises vinrent présenter la bataille au monarque danois, à l'instant où il se disposait à se rembarquer avec son butin. Attaqué tour à tour sur terre et sur mer, ses vaisseaux furent détruits, son armée taillée en pièces, et lui-même périt sous les coups de son ennemi (1).

La guerre qui éclata plus tard entre Gontran, roi de Bourgogne, et Leuvigilde, roi des Visigoths d'Espagne, donna lieu à une seconde expédition.

Gontran ayant envoyé une armée en Septimanie (Languedoc), voulut faciliter les opérations de ces troupes en faisant une diversion sur les côtes de Galice; il donna donc ordre à une flotte de se porter sur ce point et d'en saccager tout le littoral. Mais rencontrée et attaquée par les bâtimens de Leuvigilde, cette flotte fut si complètement battue, qu'il en échappa à peine quelques petits bateaux légers qui vinrent en annoncer le désastre (2).

L'histoire ne nous a laissé aucun monument qui constate les succès ou les revers que la marine française put éprouver dans le siècle qui suivit cette époque. Ce furent-ils les faits qui manquèrent aux écrivains, ou la consécration des écrivains qui fit défaut aux gestes de la marine? c'est une question qui restera sans solution sans doute. Toujours est-il que l'expédition la plus voisine de cette époque, dont parlent nos vieux chroniqueurs, est celle que Charles-Martel dirigea contre les Saxons avec le succès qui couronna toujours son courage.

En dehors de ces faits nous ne trouvons aucun autre document qui puisse jeter quelques lumières dans l'obscurité dont l'existence de notre navigation se trouve enveloppée à cette époque, que l'assurance que des flottes françaises étaient entretenues par nos premiers rois dans les eaux de l'Océan et de la Méditerranée.

Ce n'est que sous la seconde race, pendant le siècle de Charlemagne, que nos chroniques pren-

(1) Theodebertus, interfecto Danorum rege, hostes navali prælio superatos opprimit, omnemque rapinam terræ restituit.

(*Grégoire de Tours*, liv. et chap. 3.)

(2) Frédégaire; Aimon; le P. Daniel; etc.

nent un caractère moins étroit et plus positif. Les développemens que, par suite de l'étendue que ses conquêtes donnèrent à son empire, ce prince apporta à la navigation, ne sont mis en doute par aucun historien.

Le vaste déploiement de côtes que son empire offrait à l'Océan et à la Méditerranée; les ennemis nombreux qui en menaçaient tous les points; les flottes sarrasines que les ports de l'Espagne et de l'Afrique répandaient sur la Méditerranée; les pirates normands qui sillonnaient toutes les mers du Nord; les guerres enfin que le titre d'empereur d'Occident souleva entre lui et les empereurs orientaux, le forcèrent d'équiper et d'entretenir une marine qui ne put que par le nombre formidable de ses vaisseaux protéger efficacement l'immensité de ses rivages.

Bien que toutes les expéditions navales de ce règne brillant aient eu pour théâtre la mer méridionale, nous devons mentionner comme l'une des premières la campagne du comte de Guy contre les Anglais et les Saxons.

Cet officier s'étant jeté en 791 sur leurs terres, à la tête de quelques seigneurs, se vengea de leurs excursions déprédatrices en ravageant toute leur province (1). Les chefs de ces populations ne dérobèrent le pays à une ruine totale qu'en rendant leurs armes au comte de Guy, qui y fit graver leurs noms et en fit hommage à son souverain.

Peu de temps après ces succès, les Maures ayant saccagé l'île de Majorque, Charlemagne fit équiper une flotte qu'il envoya contre eux. Les vaisseaux français ayant rencontré les navires musulmans, leur livrèrent un combat où ces derniers furent complètement défaits.

Les banderoles des bâtimens que l'on put prendre furent envoyées à l'empereur comme trophées de la victoire.

Majorque ne fut point la seule île exposée au pillage de ces infidèles; leurs descentes et les ravages qui en étaient la conséquence se multiplièrent au point que Charlemagne se vit contraint en 807 d'expédier une nouvelle flotte pour les châtier. Les bâtimens français furent mis sous le commandement de *Buschard* (2), connétable (comte des étables).

Ce chef maritime ne fut pas long-temps dans les eaux de la Corse sans que l'ennemi se présentât. La bataille s'étant engagée, les Maures furent mis en fuite après un combat sanglant où ils perdirent douze de leurs galères.

Trois années s'écoulèrent après ce triomphe sans amener d'autres événemens maritimes que de légères rencontres entre les croiseurs français et les pirates sarrasins ou normands. Ce ne fut qu'en 810 qu'une guerre avec Venise donna aux expéditions navales plus de gravité.

Charlemagne ayant résolu d'attaquer cette ville insulaire, une flotte française reçut ordre de cingler vers les *paludes* ou lagunes. Venise se vit assiégée par terre et par mer à la fois. La vigueur avec laquelle elle fut attaquée ne lui permit point de résister long-temps à ce développement de force. Cette ville, dont les chefs se rendirent à discrétion, ayant reconnu la puissance du nouvel empereur, il ordonna à ses vaisseaux de dévaster les côtes de la Dalmatie et de regagner les ports de la Méditerranée (3).

Ces luttes que la marine eut à soutenir sur les rivages méridionaux ne préoccupèrent point tellement le monarque français qu'elles détournèrent ses regards des côtes de l'Océan. Les deux voyages qu'il exécuta sur la plage septentrionale en 800 et en 810, y laissèrent des traces assez profondes pour que l'on puisse apprécier l'importance que la marine du nord garda toujours dans sa pensée.

Dans le premier il fit construire une flotte, et établit, sur les points les plus faibles des côtes, des croisières destinées à balayer les pirates normands, dont les embarcations, longues et plates, remontaient tous les fleuves et sillonnaient continuellement ces mers (4).

Le second eut des résultats encore plus importans : Boulogne-sur-Mer (*Bononia Gallica*), où il avait fait bâtir une nouvelle flotte l'année précédente, devint, par son port, par ses chantiers, ses magasins et ses arsenaux, l'établissement maritime le plus important de ce littoral.

Le phare qui y avait été fondé par Caligula, et que la négligence des comtes boulonais laissait tomber en ruines, fut complètement restauré. Un feu, que l'empereur voulut allumer pour la première fois lui-même, fut placé au sommet de cette tour, moins encore pour la protection de cette plage que pour servir dans l'obscurité de point de relèvement aux navigateurs qui la fréquentaient (5).

Les sages et prévoyantes mesures de Charlemagne ne s'arrêtèrent pas à ces parages de rives atlantiques; son activité et sa prudence veillaient sur tous les points à la fois. Toutes les côtes méridionales et occidentales, qui, hors une partie de

(1) Guido, comes ac præfectus Britannici limitis, eodem anno cum sociis comitibus totam Britonum provinciam perlustraverat, arma ducum qui se dediderunt inscriptis singulorum nominibus detulit regi.
(*Annales de Lauresheim.*)

(2) Eodem anno, rex Buschardum, comitem stabuli, classe misit in Corsicam, ut eam a Mauris, qui superioribus annis illuc prædatum venire consueverunt, defenderet, etc.
(*Annales de Mayence.*)

(3) Venetiâ subactâ, ac ducibus ejus in deditionem acceptis, classem suam ad Dalmatiæ littora vastanda misit.
(*Æginard.*)

(4) Littus Oceani perlustravit, et in ipso mari, ubi tunc piraticam exercebant Nordmanni, classem instruit, præsidia disposuit, etc.

(5) Ipse propter classem, quam anno superiori fieri imperaverat, videndam ad Bononiam Gallicam, civitatem maritimam ubi eædem naves congregatæ erant, accessit; fa-

l'Espagne, s'étendent depuis la plage danoise jusqu'aux rives du Tibre, furent mises à l'abri des débarquemens.

Tous les ports, les embouchures de tous les fleuves que la Germanie et la Gaule versent dans l'Océan, reçurent des stations, ainsi que les autres localités où pouvaient s'effectuer des descentes.

La plage méridionale de son empire reçut le même système de défense (1).

Les comtes (*prefecti lettoris*) avaient ordre d'être toujours sur leurs gardes et d'assembler leurs milices dès qu'il paraissait des vaisseaux étrangers sur leurs horizons. Les seigneurs avaient ordre, en ces occasions, de servir en personne comme dans les armées de terre. L'empereur attachait tant d'importance à ces obligations, qu'il les avait consacrées dans le dispositif de ses capitulaires (2).

Malgré cette fermeté et cette sagesse, les Normands ne cessèrent de se montrer dans nos mers ; si la vigilance des croisières et des troupes de terre leur permettait rarement de toucher le rivage, leur nombre, en grossissant chaque jour, laissait deviner que c'était un torrent qui ne tarderait pas à briser les digues qui le contenaient. Aussi Charlemagne, qui voyait sur quels fronts allait passer sa lourde couronne, devina-t-il les malheurs qui attendaient son empire sous ses faibles successeurs, lorsqu'ils auraient à lutter contre ces hommes du Nord, dont il connaissait l'intrépidité par expérience.

Un historien (3) raconte que, durant un voyage dans les villes maritimes du Languedoc, ce prince se trouvait dans une pièce dont les croisées ouvraient sur la mer, lorsque quelques navires parurent, et, après avoir jeté l'ancre à peu de distance du rivage, envoyèrent leurs chaloupes sur divers points de la côte.

Dans l'incertitude où l'apparition de ces bâtimens avait jeté la suite de l'empereur, chacun hasardait sa pensée. Les uns prétendaient reconnaître dans ces navires le caractère architectural des bâtimens africains ; d'autres assuraient que ce ne pouvaient être que des négocians anglais ; d'autres qu'il était possible que ce fussent des trafiquans juifs.

Le monarque seul reconnut, à la structure des navires et à l'habileté des manœuvres, que ce devaient être des pirates normands, et dit que ces vaisseaux étaient plus remplis d'ennemis que de marchandises.

On en fut assuré par quelques barques que l'on détacha pour les reconnaître. Les Normands, surpris du concours d'habitans et de troupes qui de tous côtés arrivaient sur le rivage, prirent le large, au lieu de tenter un débarquement. Ce prince, étant toujours à la fenêtre pour les considérer, laissa couler quelques larmes, dont ses courtisans furent surpris, sans qu'ils osassent lui en demander la cause : il la leur découvrit lui-même.

« Si ces gens-là, leur dit-il, osent de mon vivant menacer ces côtes, que feront-ils après ma mort ? »

C'était à l'avenir à justifier ses craintes, que malheureusement pour le pays vinrent confirmer les événemens.

La force pourtant des institutions de Charles le Grand résista quelque temps encore au déluge de barbares qui menaçait d'inonder le midi de l'Europe. Nos lignes maritimes, bien que surprises par ces pirates, ou fléchissant sous eux, parvinrent encore à les contenir sous le règne de Louis le Débonnaire. Charles le Chauve sembla, dans l'assemblée de Tours, en 865, vouloir redonner quelque vigueur aux mesures prises par son aïeul ; mais cette détermination n'ayant point été réalisée, l'audace des Normands crût avec la faiblesse des obstacles qui leur étaient opposés, et il n'y eut bientôt plus un endroit sur toute notre plage où ils n'eussent porté les ravages qu'en remontant les rivages et les fleuves, ils étendirent jusqu'au centre du pays.

La navigation, loin d'avoir fait des progrès durant cette décadence où l'empire romain avait fini par disparaître, semblait au contraire avoir oublié tous les perfectionnemens que les villes occidentales de l'Asie, les Grecs, les Carthaginois, les Romains et les Massaliotes après eux, avaient successivement apportés, soit à l'architecture navale, soit à la manœuvre des bâtimens.

Ce n'étaient plus ces trirèmes, longues embarcations dont chaque rame était mue par trois rameurs, ni des vaisseaux semblables à celui dont Athenée (4) nous a transmis les vastes dimensions (5). Les navires employés dans les guerres étaient pour la plupart de misérables bateaux-caboteurs (6) que l'on installait de manière à ce qu'ils pussent soutenir un combat, ou des bâtimens construits à peu près sur leur modèle.

L'action alternative ou simultanée des rames et des voiles, selon la force et la direction du vent, était le double moteur dont se servaient ces navires. Leurs armes spéciales consistaient en rostrum formé par une poutre à triple pointe,

numque ibi ad navigantium cursus dirigendos antiquitùs constructum restauravit, et in summita ejus ignem nocturnum accendit.

(1) Mollitus est classem contra Nordmannos, ædificatis ad hoc navibus juxta flumina quæ et de Germania et Gallia septentrionalem influunt Oceanum ; et quia Nordmanni Gallicum littus atque Germanicum assidua infestatione vastabant per omnes portus et ostia fluminium, qua naves recipi posse videbantur, stationibus et excubiis dispositis ne qua hostis exire posset, tali munitione prohibuit. Fecit idem a parte meridiana, etc.

(*Æginard*, *Vita Caroli Magni*).

(2) Capitulaires, l. 4, 65, edit. Pithocanæ, etc., cap. 36.

(3) Monachus Saugallensis, l. 26, 22.

(4) L. 5, Dipnosophiston.

(5) Deux cent quatre-vingts coudées de longueur sur trente-huit de largeur.

(6) Guillaume le Breton.

ou même par trois poutres quelquefois, dans l'un et dans l'autre cas garnies de fer ou d'airain, destiné à défoncer par son choc le bordage de la barque ennemie ; en gaffes et en grapins, dont on se servait pour saisir le bâtiment que l'on combattait, quand on voulait finir l'engagement par un abordage.

L'avant et l'arrière de ces navires étaient couronnés d'une espèce de dunette (1) nommée château, et d'où les soldats, abrités par des bastingages, faisaient pleuvoir sur le pont ennemi une grêle de pierres et de flèches.

Ces espèces de tours étaient construites de manière à pouvoir être démontées ou jetées à la mer en cas de tempête ou de fuite.

Parmi tous ces détails si peu connus, la hiérarchie maritime est encore le point sur lequel l'histoire a laissé le moins de renseignemens ; ce n'est qu'en rapprochant des faits épars que l'on peut établir que, si les patrons de navires étaient des hommes à qui la pratique, à défaut de l'étude, avait révélé l'art de la navigation, il n'en était pas de même des chefs qui, complètement étrangers à la marine, étaient appelés au commandement des flottes par l'investiture seule du monarque. Nous ne rappellerons ici que des exemples déjà cités, ceux de Théodebert, de Charles Martel et du connétable Buschard. Les armées navales s'avançaient habituellement l'une contre l'autre, leurs bâtimens rangés de front ou en demi-cercle. La tactique consistait alors à conserver l'avantage du vent et des courans, et à maintenir, autant que possible, la figure de ses ennemis exposée aux rayons du soleil. Une manœuvre particulière, dont le résultat était souvent de désemparer un bâtiment ennemi, consistait à imprimer à la galère que l'on montait un air rapide au moyen des rames que l'on retirait vivement à l'intérieur, de manière à pouvoir, en le longeant, briser les siennes.

FULGENCE-GIRARD.

Porte d'un Arsenal

MARITIME.

C'est la frontière d'un monde. Elle sépare le port de la ville ; la vie maritime de la vie vulgaire.

D'un côté, toutes les merveilles de l'art naval : le vaisseau sur le chantier ; l'atelier immense où se tord le câble aux cent vingt brasses de long ; la forge où l'on soude la large patte de l'ancre à son bras puissant qui retiendra le navire attaché au fond de la mer ; le parc d'artillerie avec ses bouches à feu si largement ouvertes, avec ses boulets sphériques, et ses boulets ramés, et ses grappes de raisin ; la fabrique des boussoles ; le magasin général, encyclopédie matérielle, où tous les objets de nécessité, d'utilité et même aussi, jusqu'à un certain point, de luxe, se trouvent méthodiquement rangés, serrés, numérotés, depuis le plus précieux jusqu'au plus vil, depuis la montre marine jusqu'à la barre de justice.

De l'autre côté, une ville ordinaire, un peu amarinée sans doute, sentant le tabac et le goëmon ; mais enfin une ville comme presque toutes les autres, avec ses marchands, son petit théâtre, ses cabinets de lecture, sa garnison, ses coteries médisantes et sa place du *champ de bataille*, exception locale dont on se fera une juste idée si l'on veut admettre notre dénomination un peu triviale, mais qui convient tout-à-fait : *le club aux cancans*.

La porte de l'arsenal est un lieu tout-à-fait à part dans la cité maritime ; elle est gardée comme l'entrée d'une citadelle, comme la limite d'un Etat, comme le guichet d'une prison, comme la porte d'un établissement où pourraient s'introduire des ouvriers infidèles ; c'est-à-dire que sous sa voûte ou à sa grille, il y a un poste militaire, des douaniers, des gendarmes et des agens de l'administration chargés d'empêcher, sinon les larcins qu'on peut faire dans le port, du moins leur facile introduction dans la ville.

Ces agens, concierges et surveillans actifs, s'appellent *gardiens ;* ils appartiennent à la marine dont ils portent l'uniforme : habit bleu à boutons blancs, timbrés d'une ancre, casquette à visière, galonnée de rouge.

Les gendarmes sont comme tous les gendarmes de France ; une seule chose les distingue, c'est le chapeau à cornes qui les coiffe. Ce chapeau est ciré et garni de galons blancs, ornemens anciens qui décoraient le chapeau des soldats de la garde impériale. Ces gendarmes ont la police de la porte ; c'est d'eux, au défaut de l'officier de garde, qu'il faut obtenir la permission d'aller à tel ou tel bureau, à tel atelier ou à telle cale, quand on n'est pas officier en uniforme, où qu'on n'est pas muni d'un laissez-passer du major général de la marine ; c'est l'un d'eux qui escorte le curieux étranger que son passe-port a fait admettre dans l'arsenal : une pièce de monnaie paie de sa peine le cicerone au baudrier jaune ; c'est lui qui, d'un coup-d'œil exercé, reconnaît les figures suspectes de forçats guettant le moment de l'évasion.

Quant aux douaniers, que les vieux souvenirs de la gabelle ont stigmatisés du nom de *gabelous*, devenu presque une injure, vous les connaissez ; vous savez leurs habits verts, leurs schakots et leurs sabres à la buffleterie blanche ; je n'ai donc rien à vous en dire.

La garde est commandée par un lieutenant de vaisseau ; c'est un poste de vingt-six hommes, disposés à prêter main-forte aux gardiens, aux gendarmes et aux douaniers, si quelque tentative

(1) Guillelmus Tyrius, l. 10, c. 26.

de violence était faite pour forcer les consignes de la porte de l'arsenal.

Avec un si grand nombre d'agens de surveillance, avec les précautions minutieuses qu'on prend là, il semble que toute fraude, tout vol, toute évasion doit être impossible; il n'en est rien pourtant. La ruse lutte contre les défiances, et parvient quelquefois à les vaincre; mais je dois dire que les bonnes fortunes pour les forçats et pour les grappilleurs de fer, de cuivre, de chanvre ou de bois, sont assez rares. Les visites sont sérieuses, quoique rapides, et il y a tant d'yeux ouverts! Quand on échappe à tous ces regards scrutateurs, à toutes ces mains dont le tact est si ordinairement sûr, on peut se regarder comme bien heureux! Plus d'un forçat a franchi, sous un déguisement habile, cette barrière de l'enfer où il était condamné; mais combien ont renoué leur chaîne quelques heures après! La ville est pleine d'argousins, de comes, de sous-comes, de garde-chiourmes et de forçats, et le devoir, ou la jalousie, ou la haine font de tous ces genslà autant d'argus dangereux. Qui n'a pas été complice de l'évasion du galérien, qui n'a pas été assez adroit pour s'en préparer une, devient aisément dénonciateur. La police compte sur ces immoralités, et fonde notre sécurité sur cette gangrène du cœur des habitans des bagnes.

Les soldats de la chiourme ne sont guère moins surveillés à la porte de l'arsenal que les forçats eux-mêmes, dont ils se constituent très-souvent les auxiliaires pour les entreprises qui ont le vol et la fuite pour but. Sans eux, les condamnés réussiraient bien rarement à se procurer tout ce qu'il faut pour tromper la vigilance de l'armée d'agens préposés à leur garde. Un peu d'argent du forçat neutralise l'effet que l'argent du trésor public a pu faire sur la conscience de l'argousin de bas étage. Vous entendez bien que ce que je dis ici des garde-chiourmes ne s'applique pas à tous; il y en a que le contact n'a point corrompu; il y a aussi de bons forçats.

PORTE DE L'ARSENAL DE TOULON.

Je voudrais vous avoir avec moi à Toulon, vers le bureau des mouvemens du port, pour vous montrer en détail ce qui va se passer tout-à-l'heure à la porte de l'arsenal.

Voici bientôt l'heure où vont finir les travaux de la journée; déjà une barrière de cordes se dresse contre la grille intérieure qu'elle va partager en deux, comme à la porte d'un de nos théâtres parisiens la barrière de sapin qui divise la foule en deux files : c'est là qu'afflueront bientôt les ouvriers sortis des ateliers.

Ah! cinq heures sonnent. Regardez tout autour de vous. Les portes vomissent à droite et à gauche, en face, là-bas, partout des légions de forçats et de travailleurs libres. Les condamnés se rassemblent. Voyez leurs lignes rouges se former sous l'inspection des soldats de la chiourme; elles s'ébranlent; le bruit des chaînes traînant sur le pavé nous annonce leurs premiers mouvemens. Elles viennent à nous et vont traverser la place pour aller gagner le petit pont qui les conduira aux bâtimens du bagne.

Des bonnets de couleurs différentes, des bruns, des rouges, des verts; des verts, quoiqu'ici soient la bonne compagnie des galères, les honnêtes gens de la chiourme, séparés des mauvais sujets et des forçats à vie que Brest garde sous son ciel humide et triste. Toulon, si sain, si gai, si beau, quand son mistral âcre et desséchant ne souffle pas, est un amendement à la condamnation du forçat.

L'indifférence est à peu près le seul sentiment que vous puissiez deviner sur la figure brunie de tous ces gens-là; quelques-uns rient en nous regardant, la plupart restent impassibles. En voici un qui chante! il marche seul, il n'est pas accouplé; un soldat le suit; sa condition est évidemment différente et meilleure que celle de ses compagnons. Il n'a qu'un anneau à la jambe et point de chaîne; c'est probablement un de ces hommes de confiance qu'on emploie dans certains bureaux, et qui jouissent d'une liberté relative, récompense de leur bonne conduite.

Le défilé est long, et puis le spectacle qu'il présente est affligeant; passons donc entre ces deux groupes afin de nous rapprocher de la porte où les ouvriers se sont mis sur quatre rangs pour éviter la confusion et accélérer leur sortie de l'arsenal.

Quel tapage! quelle confusion de voix rudes ou glapissantes! Grand Dieu, qu'est devenue la suave langue romane? est-ce là tout ce qu'il en reste? patois grossier! abominable prononciation! Ombres des trouvères, ces syllabes dures, ces brutales consonnances ne vous réveillent-elles pas désagréablement? Oh! mes amis les Provençaux, tout en conservant un peu de votre accent, ne pourriez-vous parler une langue euphonique qui gardât quelque chose du dialecte de vos aïeux, qui attestât cependant que vous êtes les enfans de la France moderne!....

Le coup de cloche interrompt un moment les conversations; on se pousse, on se presse pour sortir; la queue est longue, le dernier venu ne sera pas quitte avant un quart-d'heure. Allons, suivez vos chefs de file!

Chacun à son tour est palpé au dos, à la poitrine, aux bras; on visite les chapeaux, et, de ceux qu'on soupçonne, les poches et les goussets. Cela va vite. On passe du gardien au douanier; les gendarmes sont là, et la garde qui a pris les armes fait la haie. Rien de contraire à la consigne; point de contrebande, point de larcin! c'est à merveille. Tous ces hommes sont bien des ouvriers; le regard perçant de la gendarmerie n'a



Entrée d'un Arsenal maritime (Rochefort)

suspecté aucun visage, à l'appel du bagne personne ne manquera; tant mieux pour vos poches, tant mieux pour nos dépôts publics où l'évadé de la chiourme va chercher les médailles d'or pour les fondre, barbare intentionnel qui, sans respect, met Othon, Vitellius, Trajan ou Galba en lingot, quand il pouvait s'adresser à une caisse de recette où il aurait trouvé de l'or tout monnoyé!

La visite est finie; la porte dégagée s'ouvre pour nous, rentrons donc en ville. Mais quelle est cette rumeur? Pourquoi ces clameurs et ces bâtons levés? C'est un chien qu'on poursuit. La pauvre bête a le sort de tous ses semblables, qui ne peuvent passer devant une rangée de soldats sans attraper quelque bourrade!... Pas tant de pitié; ce caniche est un larron, il vient de voler dans l'arsenal. Il emportait à son cou un petit paquet de copeaux, et l'adroit animal avait choisi la fin de la mêlée pour se faufiler plus aisément entre les jambes des gardiens distraits. Il n'a pu échapper, cependant; un des cent yeux veillait encore! Ce chien a été dressé par son maître à faire la contrebande des petits débris de bois pris au chantier. Souvent on a confisqué son paquet; mais souvent aussi il a été assez rapide dans sa course pour le faire arriver sauf à la case, où la femme de l'ouvrier l'attend tous les jours pour donner une dernière façon à la bouillabaisse.

Le chien n'est pas le seul malheureux. Pendant qu'au cabaret voisin quelques ouvriers boivent en se réjouissant d'avoir trompé la main des visiteurs de la porte du port, un groupe se forme au coin du champ de bataille, dans la petite rue où un homme, un marin vient d'entrer. Cet homme a été signalé au moment où il s'enfonçait dans une allée noire pour attendre la nuit propice à ses projets, et deux gendarmes sont accourus. Sa veste et son chapeau de marin sont un travestissement contre lequel il a échangé tout-à-l'heure la casaque rouge et le bonnet brun du condamné aux travaux forcés. Qui l'a reconnu, qui l'a dénoncé? Je ne sais, mais le voilà repris; il a beau protester qu'on se trompe, il va être conduit devant le commissaire du bagne, qui provisoirement lui fera rendre sa manchette, et le fera attacher à la chaîne du cachot, jusqu'à ce qu'un jugement ajoute quelques années de fer à celles auxquelles il avait espéré d'échapper.

Quant aux ouvriers qui font des gorges chaudes dans le cabaret pour quelque misère qu'ils ont pu soustraire aux recherches des gardiens, ils ne seront point inquiétés, quoiqu'on les entende. Il faudrait que le vol eût de l'importance pour qu'on les arrêtât et qu'on les traduisît devant un tribunal maritime. La rue porte grâce pour ainsi dire. Toute la sévérité du fisc ou de police du port, se limite à peu près par les deux grilles de la porte de l'arsenal. Pour qui est pris entre ces deux barrières, il y a des peines quelquefois très-graves; pour qui a franchi l'enceinte, contrebandier adroit ou heureux, il y a comme une espèce de tolérance, à condition pourtant qu'il ne criera pas trop fort en allumant son cigare de Corse, ou en buvant sa liqueur des îles, apportée par un bâtiment qui a mouillé hier sur la rade.

De la confiscation de l'objet dérobé ou passant en fraude, jusqu'à l'exposition avec la hart au cou, s'étendent les peines portées contre la fraude et le larcin. Prison, amende, carcan effraient assez les ouvriers et les marins pour qu'ils s'y exposent rarement; mais les contrebandiers par état, les contrebandiers organisés en compagnie bravent les menaces et les rigueurs de la loi. Ils se chargent d'introduire tout ce qui doit payer un droit au fisc, et ils gagnent beaucoup d'argent à ce commerce, dont bien des gens honnêtes profitent sciemment et sans scrupule; car il y a, par habitude, dans presque tous les cœurs, un singulier accommodement avec la morale, que voler le gouvernement ce n'est pas voler, et que devoir au percepteur de l'impôt ce n'est pas devoir. La contrebande n'a ses chances que dans le recel; et qui sont les receleurs? tous ceux qui se sentent, indépendamment même de l'avantage du prix, un attrait indicible pour les marchandises entrées en fraude.

Quand, dans un arsenal maritime, on est sans cesse en présence de forçats enchaînés, et qu'on s'interroge sérieusement au chapitre du fisc, je trouve qu'on regarde ces malheureux d'un œil plus pitoyable.

A. Jal.

PORTE DE L'ARSENAL DE ROCHEFORT.

Pour qu'elle fût empreinte de l'élégance de son siècle, on lui appliqua quelques heureuses parties de l'élégant entablement ionique, et pour lui imprimer le cachet caractéristique de l'entrée d'un arsenal, on prit les sévères colonnes de Pastum pour les aligner en colonnades devant les pavillons. L'architecture de cet édifice est donc d'un style bâtard, c'est exact; mais à qui soutiendrait que *bâtard* exprime *mauvais*, on répondrait que la Vénus de Médicis, ce chef-d'œuvre entre les chefs-d'œuvre, s'accomplit sous le ciseau de Praxitèle, modelée sur les beautés locales des plus belles femmes grecques.

Les ornemens de la porte de l'arsenal de Rochefort n'accusent point l'époque de ce monument; l'on y trouve des cuirasses grecques, des casques romains, des avirons et des gouvernails qui semblent avoir été découpés sur ceux des Argonautes; une ancre qui, bien heureusement, ne ressemble en rien à celle des Parisiens, c'est-

à-dire au double-harpon; puis des piques, des haches d'armes de notre temps en sautoir avec le trident de Neptune. Pour excuser la bizarre composition de ces trophées, l'on peut accuser nos armes et instrumens de marine de se prêter si gauchement à l'ornement, qu'ils eussent fort mal paré la porte.

L'écu qui couronne l'entablement n'offre plus que les traces blanchâtres des lys qui le décoraient avant juillet 1830. Pauvre porte d'arsenal! elle aussi dut souffrir de cette exaspération qui porte les hommes à mutiler les frontons de leurs édifices, à propos de chaque révolution qu'ils font. Hommes du siècle! êtes-vous donc si peu artistes que vous ne compreniez pas qu'un monument n'est beau que par les souvenirs qui s'y rattachent, et que si vous effacez ce qui doit les éveiller dans les temps qui viennent, votre œuvre ne parlera pas de vous, elle sera comme une médaille que l'antiquaire interroge en vain et qu'il dédaigne, parce qu'il n'y peut rien découvrir? C'est le même vandalisme qui ravit à la colonne Vendôme sa statue du génie de la France. Barbouillez donc aussi nos vieux tableaux, faites une barbe de jeunes Francs à Charlemagne, à François I[er] un chapeau à la Bonaparte, et sur la toile on ne reconnaîtra plus ni François I[er] ni Charlemagne.

Ceux qui viendront long-temps après nous ne sauront donc l'historique de cette porte d'arsenal que lorsque le temps en aura dévoré jusqu'à la dernière pierre; encore faudra-t-il qu'il ait épargné une petite tablette de cuivre recouverte d'une lame de plomb qu'on a perdue dans cette même pierre et sur laquelle on a gravé cette inscription :

Porte de l'arsenal, dite *du Soleil*, commencée le 5 avril 1829,
sous le règne de S. M. Charles X,
roi de France et de Navarre,
sous le ministère de M. Hyde de Neuville,
M. l'amiral Jurien de la Gravière étant préfet maritime.
L'ingénieur en chef Mathieu. L'ingénieur ordinaire Prus.
L'inspecteur de marine Pouget.

A droite de la porte, c'est, comme on la nomme, la *Tour-Carrée;* l'on y a établi les signaux qui correspondent avec ceux de la rade de l'île d'Aix. Avant 1791 elle était clocher de la paroisse Saint-Louis, qui fut elle-même réunie à l'arsenal après avoir été dépouillée de son titre d'église paroissiale dont celle des Capucins hérita. A présent la compagnie des mousses des équipages de ligne y est casernée.

Entre les piliers de la porte on distingue une magnifique avenue, que l'on a successivement nommée rue Royale, Grande-Rue et rue Royale, selon que les événemens politiques sont passés sur notre pays; les anciens de la ville l'ont vue toute plantée de robustes peupliers; ces arbres ont fait place à de frais et légers acacias qui la parent plus élégamment.

Sur la gauche on retrouve un des pavillons de l'ancien château de Rochefort; c'est avec une pieuse admiration qu'on le voit, entre les autres établissemens de la marine, surgir tout ridé de ses huit cents années d'existence et tout fier encore du droit de châtellenie dont il jouissait au XI[e] siècle; maintenant, déchu de sa grandeur, veuf de ses blasons, de ses insignes de seigneurie et le front chauve, mais garanti par une perruque neuve en ardoises, il sert de bureaux à l'administration de la marine.

J. Bourgard.

La Hune.

On désigne par cette dénomination l'espèce de plate-forme placée en tête de chaque bas-mât, autour desquels elle forme une galerie où peuvent se tenir les matelots, et spécialement les gabiers.

Sa forme est un carré long qui s'arrondit sur le devant.

Quatre pièces de bois adaptées sur des jottereaux (1) des mâts, deux (barres maîtresses de hune) dans le sens de la longueur du navire, deux (barres traversières de hune) dans le sens de sa largeur, leur servent de soutien à la hauteur du capelage, c'est-à-dire du point où viennent se frapper les haubans des mâts inférieurs.

Un vaisseau a trois hunes qui prennent leur dénomination de leurs mâts respectifs: la grande hune, la hune de misaine et la hune d'artimon.

La grande hune, dont l'étendue a été depuis légèrement modifiée, avait autrefois la moitié de la longueur du vaisseau; son autre dimension était d'un tiers moins grande.

L'usage essentiel de la hune est de présenter un épatement suffisant aux haubans du mât de hune, et de contribuer avec le chouc à unir au bas-mât ce mât supérieur.

Mais ce ne sont pas là les seuls offices qu'elle présente à la navigation; elle sert encore de point de repos, de magasin, et de citadelle dans la mâture.

C'est dans la hune que les matelots trouvent les épissoirs dont ils peuvent avoir besoin au milieu de l'exécution d'une manœuvre pour réparer des parties avariées du gréement.

C'est sur son plancher que se tiennent les gabiers de service prêts à se porter à la manœuvre haute pour exécuter les ordres qui peuvent la modifier, ou à épier les bâtimens que chaque instant peut faire surgir dans l'horizon du navire.

(1) Les *jottereaux*, aussi appelés flasques, sont des pièces de chêne larges et plates, fixées aux bas-mâts par des clous de huit à dix pouces, à la hauteur où l'on veut établir la hune, dont elles supportent les barres maîtresses. Les jottereaux sont encore unis ensemble par des chevilles qui traversent le mât et qui se clavettent sur viroles.

Car le gabier est l'homme de cet élégant échafaudage de cordes, de bois, de voiles, si logiquement et pourtant si gracieusement combiné pour l'utilité et la force : la mâture ; il en est l'homme spécial comme le calier celui des profondeurs abdominales de la carène, comme le canonnier l'hôte terrible de la batterie.

Faut-il interroger l'horizon d'un regard perçant pour y découvrir une proie à saisir ou un ennemi, il est à la tête des mâts, scrutant d'un œil d'aigle cette ligne incertaine ou tranchante comme le fil d'un glaive que la brume et le mirage forment tour à tour au point ou semblent se toucher la mer et le ciel.

Faut-il réparer les noires manœuvres qui semblent la chevelure des mâts, ces trois sœurs coquettes, dont la voilure est la tunique et le voile, ce sont eux qui effacent les dégâts que le vent ou le combat ont faits dans cette harmonieuse parure.

Qu'il faille mettre au vent toutes voiles, ou les serrer mystérieusement sous leurs vergues, les autres matelots ne sont que leurs aides, eux sont toujours les hommes spéciaux. C'est sur la hune que se passe en grande partie leur existence presque aussi aérienne que celle de l'oiseau; ils y sont de service le jour, la nuit plusieurs y dorment ou y veillent. Un engagement a-t-il lieu, c'est de là qu'ils combattent.

Car nous l'avons dit, la hune n'est point seulement un magasin et un poste de manœuvre, c'est encore une redoute, une citadelle.

La hune, comme le dit le R. P. G. Daniel, avait autrefois la forme d'une tour où l'on placait des soldats avec des armes et les choses dont ils devaient se servir durant le combat; et si vous en voulez une autorité plus imposante par la consécration du temps, lisez, malgré la caducité du langage ce passage de Guillaume Guyart, historien-poète de Louis IX, sanctifié pour avoir mené la fleur de sa génération pourrir dans les plaines de l'Egypte, ou se tordre dans les tortures de la fièvre sur les sables de Tunis.

Les veissiaux sont si bel menez
Que je croi que miez ordenez
Ne vit homs mez en un tas tel.
Au bout des mats sont li chatel
Bien crenelez a quatre quieres
Garnis de quarriaux et de pierres
Que l'on l'a endroit *aüna*
Quatre bons sergeans a chacune a.

Ce poste conserva long-temps, dans une espèce de parapet, les traces du système de fortification alors adopté pour protéger les soldats qui y étaient placés; aujourd'hui toutes ces précautions défensives ont presque diparu. La hune est plus spécialement devenue un point offensif; c'est de là que part la mousqueterie la plus dangereuse dans les combats ; c'est de là que pleuvent les grenades quand viennent à s'aborder les navires combattans ; c'est de là que le pierrier, dirigé par un œil habile, vomit ses balles d'autant plus redoutables que celui qui le sert peut choisir les brillans uniformes que présente le tillac ennemi. Aussi les abordages maritimes sont-ils presque toujours fatals aux officiers et spécialement aux commandans. On se rappelle que ce fut un coup de feu parti de ce poste qui fit payer à l'Angleterre la victoire de Trafalgar par la perte d'un de ses plus grands hommes de mer : Nelson.

LES

Corsaires travestis.

Antoine Moëde (1), capitaine d'un corsaire, qui, pendant les deux dernières guerres, a laissé des souvenirs si honorables à la Guadeloupe, commandait une petite embarcation où il avait entassé cent hommes déterminés comme lui. Il rencontre au vent de la Désirade un grand bâtiment anglais richement chargé pour la Jamaïque. L'attaquer et le prendre fut l'affaire de peu d'instans pour des marins accoutumés à monter dans un bâtiment marchand comme dans une salle de billard. L'équipage, dix-huit passagers et dix passagères furent mis à bord du corsaire avec leurs effets ; trente Français furent chargés de reconduire la prise, et le corsaire fit voile pour la Pointe-à-Pître. Le lendemain de sa capture, il aperçut avec le jour un brick de guerre qui se dirigeait sur lui. Antoine Moëde, jugeant que ce bâtiment qui le gagnait était anglais, ordonna à ses gens de prendre toutes les robes qu'ils trouveraient dans les malles des passagères et de s'en affubler. Il fut obéi à la minute, et on vit paraître sur le pont une cinquantaine de belles qui cachaient la fraîcheur de leur teint sous des ombrelles, qu'elles agitaient avec autant de grâce qu'elles en pouvaient mettre. L'intention du capitaine était, en ordonnant ce singulier travestissement, de faire croire au navire ennemi que le corsaire n'était qu'un bateau caboteur, chargé de passagers et de passagères qui se rendaient d'une île à l'autre; et, à l'aide de cette ruse, d'échapper à la supériorité des forces du brick, qui l'aurait probablement abandonné sans le visiter ; mais il n'en fut pas ainsi. A peine l'Anglais se vit-il à portée de canon qu'il envoya toute sa volée. Certain de ne pas lui échapper par la fuite, Antoine demande à ses gens s'ils veulent sauter à l'abordage. Tous répondirent : « A l'abordage ! » Le corsaire vire de bord,

(1) La moëde est une pièce d'or qui, dans les colonies, vaut de 38 à 40 fr. C'est par allusion à la grande quantité d'or qu'avait gagné Antoine dans ses courses, qu'on le nommait Moëde.



cingle vers le brick, dont il reçoit une volée à bout portant ; il l'élonge. Les braves amazones d'Antoine jettent leurs ombrelles et leurs chapeaux de paille au diable, tirent leurs poignards, arment leurs pistolets, et sautent, en écumant de rage, à bord du brick anglais. En une demi-heure le pont est couvert de sang et de morts. Un homme du corsaire saute sur le pavillon ennemi et l'amène. Le brick se rend, et Antoine Moëde fait route, avec sa glorieuse capture, pour la Pointe-à-Pitre, où il rentre avec son équipage encore vêtu des costumes de femme, qu'il n'avait pas eu le temps de quitter avant cette rapide action. « Jamais, disait Antoine tout glorieux, le cotillon ne s'est mieux tiré d'affaires ! » Je doute, en effet, que celui de Jeanne Hachette ou de l'héroïne de Vaucouleurs eût brillé de plus d'éclat dans la fureur d'un abordage.

Le même capitaine, dans une course précédente, avait épuisé toute sa mitraille dans quelques engagemens consécutifs ; quoiqu'il mît toujours double charge dans ses canons, il lui restait encore quelque poudre ; mais la mitraille lui manquait. Déjà on avait envoyé à l'ennemi les clous qu'on avait pu ramasser, le lest en caillou qu'on avait pu arracher de la cale. Il ne restait rien pour la dernière volée avant l'abordage : « J'ai dans ma chambre deux quarts remplis de gourdes ! s'écrie comme par inspiration le capitaine : défoncez-les ; chargez nos pièces avec des piastres ! — Mais, capitaine, c'est votre argent, cela, lui dit le second. — Corbleu ! c'est le placer à bon intérêt, mon ami. Feu ! et à l'abordage ! » Au bout d'une demi-heure le navire ennemi fut enlevé.

Ed. Corbière.

PREMIER
Général des galères.

DU GÉNÉRAL DES GALÈRES. — PREJENT DE BIDOULX.

(XVIe siècle.)

A une époque où les institutions aristocratiques avaient, en France, constitué l'hérédité de manière que les successions passaient intégralement aux fils aînés, pour qu'ils pussent conserver tout leur éclat au nom des grandes maisons, la carrière ecclésiastique et les chances aventureuses de la guerre étaient les seules perspectives de fortune que l'avenir présentât aux cadets.

A leur caractère à choisir la route qu'ils devaient suivre : doués de goûts calmes et timides, c'était celle des bénéfices ecclésiastiques et monacals ; animés de passions ardentes, c'était celle des combats.

Ce qui était arrivé à tant d'autres, l'exhérédation féodale, partant la nécessité d'appuyer son existence sur autre chose que sur un blason stérile, porta Prejent de Bidoulx, dernier enfant d'un petit seigneur de Gascogne, à embrasser la carrière des armes.

La profession militaire ayant offert à ses regards des hasards très-incertains d'avancement ; la cape et l'épée de lieutenant ou de capitaine, dernier lot de presque tous les hobereaux qui endossaient le harnais, n'ayant que faiblement flatté ses désirs, il chercha une carrière plus féconde.

La vie maritime avec ses dangers, tempêtes et combats ; avec ce rayonnement chevaleresque dont l'avaient entourée, et le délire des croisades, et la lutte des ordres monastiques et militaires contre les flottes turques ; avec son avancement rapide et ses bénéfices immenses, lui sourit et lui plut davantage : il fut marin.

Les premières expéditions de cet intrépide capitaine sont couvertes d'un voile que n'ont point cherché à lever les historiens et les chroniqueurs. Jean d'Authon seul en parle comme d'actions qui, dès la fin du XVe siècle, lui avaient acquis une belle réputation de courage et d'habileté nautiques.

Les services qu'il rendit en 1500, dans la grande expédition armée et envoyée contre les Turcs, sont ses premiers titres de gloire à qui la consécration des historiens donnent une complète authenticité.

Il parut dans les rangs de cette flotte à la tête de quatre galères *par force moult vites, bien équipées et fort redoutées en mer*, comme dit la chronique de 1500. Sa prudence se révéla autant dans les conseils que son habileté et sa valeur dans les combats.

C'était lui que l'amiral français chargeait de toutes les expéditions les plus difficiles comme les plus périlleuses, et il s'en acquittait toujours avec un talent qui répondait à la confiance que l'on mettait en lui.

La guerre s'étant allumée entre la France et l'Espagne, au sujet du royaume de Naples conquis par notre armée, Bidoulx trouva dans cette lutte maritime de nouvelles occasions de signaler son nom.

Un capitaine de mer français, nommé Prejent de Bidoulx, dit Jean d'Authon, *avec quatre galères faisait bonne guerre aux Espagnols et moult souvent les chassait et les détroussait.*

Un jour qu'avec sa division légère il côtoyait le golfe de Naples, ayant été averti que les Français assiégés dans le château de l'OEuf, par une armée italienne et la flotte de Gonzalès, manquaient de vivres et de munitions, il résolut de les secourir, et *malgré tous les Espagnols de mer qui le voulurent empêcher, les avitailla, et grand nombre de Turcs*, qu'il avait pris sur mer au voyage de Mitylène, *mit dedans pour aider aux Français qui là étaient ;* ce ne fut pas avec une moindre habi-

leté que plus tard il secourut *Gayette,* à qui le blocus sévère établi par l'armée espagnole ne permettait de faire parvenir aucuns vivres par terre. *Mais par mer en avaient malgré leur vouloir, car trois capitaines français y étaient qui tout à plein leur en fournissaient, et étaient lesdits capitaines nommés, l'un Prejent de Bidoulx, moult craint sur mer, voire jusques en Turquie; l'autre était Pierre de Velours, seigneur de la Chapelle-Barrosine, et l'autre le seigneur de Laloudz.*

La guerre excitée par le partage du royaume de Naples étant tombée dans une espèce de trève languissante, par l'insuffisance des forces qu'y pouvaient déployer les combattans, Louis XII résolut, en 1502, de la reprendre avec vigueur. Ayant mandé Louis d'Armagnac, duc de Nemours, d'entrer de nouveau en campagne, il envoya de Bidoulx avec quatre galères et une flotte pour appuyer les opérations.

Cette nouvelle lutte commença de la manière la plus brillante. Les Espagnols balayés de la Pouille et de la Calabre, où flottaient seuls nos drapeaux et nos pavillons, allaient être contraints d'évacuer les terres d'Italie, lorsque la crédulité du monarque français et la trahison des Vénitiens changèrent tout d'un coup la fortune de nos armes.

Une paix insidieuse fut conclue entre Louis XII et l'Espagne; mais Fernand Gonsalès, ayant trouvé dans de nouvelles alliances l'espoir de se venger de ses revers par une victoire que la supériorité de forces avec laquelle il pouvait s'avancer contre nos troupes ne pouvait laisser douteuse, au lieu de poser les armes, s'empressa d'entrer en campagne.

Pendant que l'armée espagnole, grossie des compagnies allemandes, reprenait toutes les conquêtes faites sur elle par le duc d'Armagnac, et pour la conservation desquelles ce général perdit vainement la vie, nos galères fussent tombées au pouvoir des Vénitiens, si leur chef ne les eût dérobées à la puissance de l'ennemi par une détermination énergique.

Confiant en la neutralité de la république de Saint-Marc, Prejent de Bidoulx était venu jeter l'ancre sous la protection des murailles de la ville d'Otrante.

L'impétuosité des vents et la violence du ressac le retenaient déjà depuis quelques jours sur ce mouillage, lorsqu'il reçut avis des dispositions offensives que la flotte vénitienne tramait contre lui.

Bidoulx, après quelques instans d'hésitation, bien résolu à ne laisser aucun ennemi mettre le pied sur ses bâtimens, attendit le parti qu'il devrait prendre de l'urgence et de la nécessité des circonstances.

Le lendemain, l'armée navale de Venise s'étant montrée avec des forces trop supérieures pour qu'il lui restât quelques chances de succès en tentant une défense, sa détermination fut aussitôt prise.

Ordre fut donné aux équipages et aux chiourmes d'enlever tout ce que la division renfermait d'objets meubles et précieux. Les ayant ensuite expédiés pour une place que les Français tenaient encore dans le voisinage, il fit saborder et couler ses bâtimens sans que l'ennemi, trop éloigné encore, pût s'opposer à l'exécution de cette mesure extrême.

Indigné de la perfidie par laquelle on avait répondu à sa loyauté, Louis XII voulut en tirer une vengeance éclatante. De nombreux armemens furent poussés avec activité et vigueur dans les principaux ports français de la Méditerranée.

Prejent de Bidoulx vint se joindre avec deux galères et sept caraques à la flotte qui se formait dans le port de Marseille, et qui comptait déjà douze vaisseaux équipés sur le lieu même ou dans le havre de Fréjus, quatorze galères à l'armement desquelles avaient concouru Marseille et Villefranche; et ces forces navales, commandées par le marquis de Saluces, cinglèrent vers Naples dans les premiers jours de juillet 1503.

Cette expédition, que Louis XII voulut appuyer en jetant une armée dans le Roussillon, fut loin de répondre aux espérances qu'avait fait concevoir la grandeur des préparatifs. Bidoulx voyant, par le petit nombre de nos troupes dans le royaume de Naples, l'impuissance dont était frappée la flotte, ne tarda point à revenir sur les côtes de France.

Cette expédition fut la première dans laquelle Prejent de Bidoulx fut investi d'un commandement important. Auparavant simple *capitaine,* ayant quelques galères sous ses ordres, l'autorité dont il jouissait découlait moins de son grade que de sa réputation d'habile et d'intrépide marin. Tous les auteurs, qui avant cette époque citent son nom, n'y ajoutent aucune qualification qui puisse faire remonter au-delà de 1503 l'investiture de la charge de général des galères, qu'Antoine de Ruffi prétend avoir été instituée pour lui en 1497.

Le général des galères, qui prenait également le titre d'amiral des mers du Levant, était un des grands officiers de la couronne; il était le chef de la classe de bâtimens placés sous ses ordres, comme l'amiral l'était des escadres de vaisseaux de haut-bord.

Le roi lui donnait dans ses provisions le titre de *notre lieutenant-général ès-mers du Levant,* et recevait en personne son serment de fidélité.

Ses attributions n'étaient nullement limitées par celles de l'amirauté de France. Quand deux escadres, l'une de vaisseaux, l'autre de galères, se trouvaient sur un même point, ces divisions restaient isolées sous leurs chefs respectifs, à moins que le succès d'une entreprise ne forçât à les réunir sous un seul commandement, alors le

général des galères devait obéir aux ordres de l'amiral.

Sous l'empire de la règle générale, ces deux corps ne pouvaient être commandés par un seul chef sans des commissions particulières du roi.

Bidoulx fut quelques années, après la campagne de Naples, sans être chargé de missions importantes. Ce ne fut qu'en 1507, que les dissensions qui déchiraient la république génoise le virent intervenir, au nom du roi de France, avec une escadre de sept galères, quatre galions et huit vaisseaux ou brigantins.

Après s'être emparé du port de Gênes, et avoir été chercher à Portovenere et à l'Esperès la flotte ennemie, qui s'y était réfugiée à l'approche de nos bâtimens, il regagna victorieux les eaux de la Provence.

En 1510, la manière intrépide dont il se conduisit dans une circonstance dont l'importance était loin de répondre au danger qu'il devait affronter, prouva que les habitudes de l'officier supérieur n'avaient point glacé en lui ces élans de courage qui avaient commencé sa réputation nautique. L'homme d'action était toujours resté sous le général.

Prêt à partir pour Gênes, où Frégose, nouvellement élu doge de la république, commençait à reprendre les hostilités avec vigueur, Bidoulx envoya deux galères sur la plage de Farot, pour y prendre les provisions que l'on devait y avoir expédiées de Marseille.

Un complot avait été formé par la chiourme d'une de ces galère, de saisir le premier moment où elle se trouverait isolée pour s'en emparer.

Lorsque ce navire se trouva près du rivage, les forçats pensant ne jamais trouver une occasion plus favorable pour l'exécution de leur dessein, se jetèrent sur les soldats et sur le comité, qu'après une lutte de peu d'instans ils massacrèrent et jetèrent à la mer.

A cette nouvelle, Bidoulx monte sur un brigantin avec quarante hommes, et, sans calculer la supériorité de force que peuvent donner à ces malheureux et leur désespoir et leur nombre, il se dirige vers la galère insurgée, l'aborde et l'enlève.

Le lendemian, trois forçats, principaux instigateurs de cette rébellion, furent exécutés en présence de toutes les galères et des brigantins réunis, pour assister à ce supplice sur la rive même de Farot.

Les campagnes que Bidoulx fit contre Gênes furent assez stériles en grands exploits, quoique fécondes pour la France en résultats importans.

Les forces navales de la république laissant la mer libre à notre escadre, Bidoulx ne put que ravitailler les places occupées par nos soldats, et ruiner le commerce génois. Ces croisières furent cependant marquées par un combat où Bidoulx, à la tête de six galères, eut la gloire de s'emparer de l'un des plus forts galions qui eût paru jusqu'alors.

Pendant que ces événemens s'accomplissaient sur le rivage méridional de l'Europe, la guerre s'allumait entre la France et l'Angleterre; ce furent les côtes de Bretagne que cette dernière puissance sembla choisir pour théâtre de ses déprédations maritimes. Une flotte de quarante voiles en menaçait tous les points qu'elle désolait tour à tour par des débarquemens et des incursions.

La nécessité de protéger ce littoral contre ces ravages continuels détermina Louis XII à faire passer Prejent de Bidoulx avec six galères dans l'Océan. Ce fut la première fois qu'une division de ces navires légers, construits pour la navigation plus calme des mers intérieures, fut appelée à agir au milieu des lames de l'Atlantique.

Bidoulx, sans s'inquiéter de la force de ses ennemis et du petit nombre de ses galères, ne fut pas plus tôt sur cette mer nouvelle, qu'il n'eut plus d'autre désir que de les rencontrer et de les combattre.

Ses vœux ne tardèrent point à être réalisés : s'étant avancé dans les eaux où ils lui avaient été signalés, il se trouva un matin vis-à-vis l'escadre anglaise, favorisé par le temps le plus convenable qui pût seconder son attaque.

La mer était aussi calme que celle de la Méditerranée dans les plus beaux jours. Le vent, insensible, ne pouvait permettre aux lourds vaisseaux anglais d'évoluer et de se secourir. Bidoulx, qui sentit tout l'avantage que cette circonstance atmosphérique offrait à ses galères, donna aussitôt l'ordre de l'attaque.

Sa division, empruntant à l'action de la chiourme une rapidité de sillage qui étonna les équipages anglais, se dirigea vers la ligne ennemie, ses pavillons de damas rouges déployés à ses mâts et à ses antennes, et l'étendard de combat arboré à la poupe de *sa Réale*.

L'engagement fut long et meurtrier. Malgré le peu de probabilité de succès que l'infériorité de ses forces semblait donner à son attaque, l'ennemi fut complètement défait dans cette bataille, où il perdit *Surne*, son général, huit gros vaisseaux et mille matelots ou soldats, et fut contraint de retirer sa flotte de ces parages.

Le général anglais, dont le corps fut jeté, par les flots, sur la grève voisine, fut reconnu au cornet d'or qu'il portait suspendu à son cou.

Prejent de Bidoulx se trouva également à la célèbre bataille livrée contre quatre-vingts vaisseaux anglais, où l'amiral de France, *la Belle Cordelière*, et celui d'Angleterre, *la Régente*, furent entièrement brûlés. Son courage n'y brilla pas moins que son habileté.

Ce fut dans une course qu'il fit quelque temps après sur la côte d'Angleterre, qu'il reçut, à l'attaque d'un village, une flèche qui lui creva un œil et mit quelque temps sa vie en danger.



Le mariage de Louis XII avec Marie d'Angleterre ayant mis fin aux hostilités, Bidoulx repassa dans la Méditerranée, où la nomination d'Octavien Fregose à la charge de doge dans la république de Gênes, ne lui permit de prendre aucun repos.

Ayant grossi son escadrille de deux galères, une flûte et deux brigantins, il cingla contre ce nouvel ennemi. L'attaque qu'il opéra sur plusieurs points, et spécialement sur Araise, fut si désastreuse pour les Génois, que Fregose entreprit de faire brûler la flotte par un matelot piémontais que gagnèrent l'or et les promesses de ses émissaires. Ce malheureux, ayant été découvert, fut livré aux tribunaux marseillais, qui le condamnèrent à la peine de mort.

Ce fut quelques années après cette campagne que Prejent de Bidoulx se démit de la charge de général des galères pour servir sur les vaisseaux de la religion, dont il était chevalier depuis longtemps. Les services importans qu'il rendit à son ordre au siége de Rhodes et à celui de Marseille par Charles de Bourbon, lui firent obtenir le titre de grand-prieur.

C'était au service de la religion qu'il devait mourir. Revenant, en 1528, d'Espagne, où il avait été déposer le cardinal Campége, il rencontra, à la hauteur de Marseille, une galiote turque qu'il ne balança point un instant à attaquer. Quelque résistance que fit ce vaisseau, il fut enlevé à l'abordage par les chevaliers. *Cent cinquante chrétiens, qui gémissaient sous les fers de ces barbares, furent mis en liberté; les rais et officiers renégats furent pendus, et nonante-six Turcs ou Maures mis à la chaîne.*

Mais cette victoire fut chèrement payée. Le grand-prieur s'étant jeté avec trop d'ardeur dans l'action, reçut de graves blessures dont il mourut à Nice, au mois d'août 1528, à l'âge de soixante ans.

FULGENCE-GIRARD.

Étretat.

Il n'est peut-être pas sur toute l'étendue du littoral que la France présente à ses trois mers, un seul point que la nature ait plus favorablement disposé pour toutes les nécessités de la navigation, que le fond de l'anse où est assise la petite ville d'Étretat.

Cette longue arête de falaises blanches du sommet desquelles le fertile plateau du pays de Caux regarde et domine la mer, s'interrompant tout d'un coup, forme, à quelques lieues N.-E. du Havre, par deux versans d'une pente assez douce, un petit vallon où la mer, ne rencontrant plus la digue de rochers qui l'arrête sur les autres points de ce parage, s'est avancée dans les terres et s'est arrondie en une crique protégée par l'élévation de ses deux côtés.

Cette crique est l'anse où la petite ville d'Étretat est assise. C'est un concours d'accidens topographiques que l'on ne trouve que sur le rivage de l'Amérique septentrionale, où les flots de l'Océan ont creusé ces ports naturels qui font l'étonnement et l'admiration de tous les marins qui ont navigué dans ces eaux.

Mais tous ces avantages naturels, faute d'être fécondés par l'art, sont restés complètement stériles. Étretat ne possède pas seulement cette ligne de quais dont sont dotés les plus chétifs ports. La digue de galet contre laquelle viennent mourir les flots n'a pas même été construite par ses habitans pour protéger l'espèce de lagune où s'élèvent leurs chétives demeures. Ce sont les lames qui ont pris elles-mêmes le soin de poser leur limite. Cette digue est formée par les fragmens de rochers qu'elles ont arrachés aux pieds des falaises, roulés et entassés sur ce point.

L'empire est le seul des gouvernemens qui ont passé sur la France, qui ait songé sérieusement à profiter des avantages de cette anse pour convertir ce petit havre de pêcheurs en un port de premier ordre. Un décret de 1806 assigna même une somme de trente millions pour la réalisation de cet important projet. Mais les guerres européennes où la haine des rois entraîna Napoléon ne lui permirent pas de poursuivre cette pensée. Et comme il fallait la volonté et les ressources que savait se créer le grand homme pour exécuter les idées que son génie avait conçues, la révolution de 1814 ne laissa aucun espoir aux habitans d'Étretat de voir leur place doter la France du plus beau port qu'elle puisse jamais posséder sur la Manche.

Bien que les annales d'Étretat, privées d'événemens graves, ne présentent pas l'importance historique qu'offre le passé de la plupart des villes bâties sur cette côte, elle n'en est pas moins pour cela une des cités les plus anciennes.

Les restes d'une voie romaine, qui paraît avoir réuni ce port à Lillebonne, concourent, avec les vastes ruines et les monnaies et médailles anciennes découvertes dans des fouilles, à faire regarder Étretat par plusieurs archéologues comme un des grands centres de mouvement de cette contrée avant la conquête comme sous la domination romaine.

Son église, d'une architecture simple et sévère qui se rapproche beaucoup du style saxon, et dont l'enceinte peut contenir jusqu'à trois mille personnes, paraît, comme deux autres chapelles à peu près détruites, remonter à une antiquité assez reculée; mais l'absence d'un genre architectural bien caractérisé ne permet d'assigner rigoureusement à sa fondation aucune époque.

État
DE LA LÉGISLATION MARITIME
AVANT 1789.

(1er article.)

Ce n'est pas seulement un objet de curiosité, que de rappeler l'origine des institutions d'un pays et les premiers essais de son industrie ; c'est aussi une marque d'amélioration, que l'expérience du siècle offre à l'avenir : c'est un regard en arrière qui fait mieux juger au législateur et au jurisconsulte la situation présente d'un peuple, et lui révèle son caractère et son génie, qu'il est donné aux institutions de diriger dans l'intérêt et la gloire de l'humanité.

Les lois suivent les institutions, elles subissent leur sort, elles naissent et s'usent avec elles. Les lois, dit Montesquieu, sont les rapports des choses : ainsi point de navigation, point de règles pour harmoniser les élémens de cette institution chez un peuple. Ce n'est que lorsque la marine de Rhodes fit fleurir son commerce, en l'étendant, que les lois rhodiennes (1) furent écrites ; c'est après la victoire de Duilius, que Rome compulsa les lois rhodiennes, et les étendit à ses besoins de civilisation.

Chez nous on voit naître notre marine avec notre industrie et depuis la réunion de nos provinces en une seule vaste association, et qui devient heureuse et grande au fur et à mesure qu'elle s'émancipe.

Le point de départ de notre législation maritime remonte au temps d'Éléonore d'Aquitaine, épouse de Louis le Jeune, qui réunit en 1266 en un seul code les jugemens d'Oléron, revue par Richard Ier, roi d'Angleterre et duc de Guienne. Ce prince, à son retour de Terre-Sainte, y avait rattaché quelques coutumes du Levant (2), et ainsi augmenté, ce code, en vigueur sur les côtes de Guienne, de Poitou et de Normandie, fut adopté partout. Il contient la défense au patron de vendre le navire, et les cas où il peut emprunter ; — défense au patron de mettre à la voile sans consulter l'équipage ; — du sauvetage d'un navire naufragé ; — du cas où le navire est innavigable ; — obligation de gens de l'équipage de ne pas quitter le navire ; — de la police du navire et du matelot blessé pour le service ; — du matelot qui tombe malade dans le navire ; — du jet pour sauver le navire ; — du mât et des ancres sacrifiés pour le salut commun ; — obligation du patron et de l'équipage de bien décharger les marchandises ; — des pertes arrivées par le mauvais arrimage ; — des querelles des matelots entre eux et le patron ; — des frais de lamanage ; — du droit du patron de congédier un matelot ; — du dommage causé par un navire à celui qui est à l'ancre ; — du dommage causé par les ancres d'un navire à un autre ; — du louage des matelots à la portée ou au fret, — de la nourriture des matelots ; — de l'obligation des matelots de continuer le voyage de retour ; — des droits des matelots en cas de prolongation ou de raccourcissement de voyage ; — quand les matelots peuvent aller à terre ; — des indemnités dues par le chargeur en retard ; — du capitaine qui a besoin d'argent en route ; — des obligations du loman qui conduit un navire au lieu de décharge ; puis il statue sur le dommage arrivé à des marchandises lors du déchargement, et sur les sociétés de pêche.

Les rigueurs s'exercent sur ceux qui volent les naufragés, et sur les seigneurs propriétaires des côtes qui s'arrogeaient les droits exclusif de dépouiller ceux qui venaient échouer sur les grèves. « La loi porte que, pour ce crime d'inhumanité, » on doit tremper les voleurs dans la mer jus» qu'à ce qu'ils soient à demi morts, et les as» sommer ensuite comme des loups ou des chiens » enragés.

» Un pilote qui perd une nef a la tête coupée, » s'il n'a de quoi payer le dommage ; s'il l'a fait » malicieusement, il doit souffrir le martyre, et » l'on ne peut élever un gibet assez haut pour » faire balise aux autres navires.

» Si le seigneur est son complice, ses biens » sont confisqués, et il est attaché à une étape » au milieu de sa maison, à laquelle on met le » feu aux quatre coins ; puis on jette les murail» les à terre, et l'on fait du lieu une place pour » le marché aux pourceaux. »

Ces dispositions pénales peignaient le temps où elles ont été portées ; les autres semblaient appartenir à une grande expérience, et justifier le jugement des érudits, qui ont pensé que les Rôles (3) d'Oléron n'étaient que les lois maritimes des Rhodiens, plus ou moins modifiées, suivant l'état de la navigation et des lumières, comme on le vit ensuite dans le consulat de la mer pour la ville de Valence, et un siècle et demi plus tard dans les ordonnances de Wisby (4). Ces deux derniers recueils, et un siècle après le guidon de la mer, rendirent moins de services que la première apparition des jugemens d'Oléron, qui étaient les premières lois mises à la portée des habitudes et de l'industrie du temps, et qui furent pendant

(1) Rhodiorum usque ad nostram memoriam disciplinæ navali gloria remansit. (CICER., *pro lege Masilid.*)
Justinien, à leur sujet, rappelle ces mots d'Antonin : « Je » suis le maître du monde, mais la loi des Rhodiens est » la maîtresse de la mer. » — *Voyez* la dissertation savante de M. Isambert sur les lois rhodiennes, t. 1 de *la Thémis.*
(2) Qui venaient des lois rhodiennes.
M. Pardessus croit qu'il est impossible que Richard ait revu les rôles d'Oléron ; il doute même qu'on doive à Éléonore d'Aquitaine ce recueil. — *V.* sa savante dissertation qui sert d'introduction à ce code.

(3) Rôles, parce qu'on roulait les jugemens écrits sur du parchemin.
(4) Capitale de Gothlande, où les navires de l'Océan abordaient déjà en grand nombre.



un siècle les seules règles maritimes de l'Europe.

La compilation connue sous le nom de Consulat de la mer, qu'on peut regarder, dit M. Pardessus, comme un véritable code de procédure en matière maritime, avait été rédigée pour la ville de Valence, à laquelle le roi Pierre III avait accordé une juridiction spéciale pour le commerce maritime en 1283.

Les lois de la ville de Wisby en Gothlande avaient été recueillies, suivant les auteurs les plus recommandables, au xive siècle. Elles portaient pour titre : *Droit, ordonnance, réglemens, faits par les navigateurs, les patrons.* Aussi y retrouve-t-on les usages des Jugemens d'Oléron, que les Français avaient apportés dans la Baltique, les usages d'Amsterdam, d'Espagne et d'Angleterre, dont les marins avaient obtenu le privilége d'observer les lois propres à leur pays.

Toutes les compilations des Jugemens d'Oléron, que les progrès de l'industrie et de la navigation allaient perfectionnant suivant les besoins nouveaux des populations maritimes, reçurent des développemens dans le Guidon de la mer, qui parut vers la fin du xvie siècle. La matière que ce recueil traite avec étendue, est celle des assurances, et de presque tous les contrats maritimes. Dans le chapitre V, il entre dans beaucoup de détails sur les avaries, non-seulement pour déterminer les rapports entre les assureurs et les assurés, mais encore en ce qui concerne les chargeurs et les patrons, et notamment la contribution aux avaries. Les chapitres VI et XI traitent des prises et des rachats ; le chapitre X, des représailles et lettres de marque ; le chapitre XVIII, du contrat à la grosse ; le chapitre XIX traite des associations pour l'armement d'un navire, et des diverses obligations du patron. On revoit toutes les dispositions du Guidon reproduites plus tard dans l'ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681, qui se trouve reproduite elle-même dans notre code de Commerce de 1807, et dans la plupart de nos lois sur la police des ports, et sur la pêche.

Tout ce qu'on connaît, dit M. Pardessus, sur la rédaction de cet ouvrage, est contenu dans un avis au lecteur qui avait été placé en tête de l'édition principale, et qui se trouve réimprimé dans celle de 1607, ainsi conçu :

« Au lecteur, salut,

« Tu seras adverti (amy lecteur) que ces jours » passés il me tomba entre les mains ce présent » Guidon, par un homme incogneu, lequel l'ayant » fait voir par gens à ce cognoissant, et voyant » qu'il était propre au public et principalement à » ceux qui mettent et trafiquent par la mer, comme » aux marchands, capitaines de navires, maistres, » contre-maistres et pilotes, et ceux qui ont com» mandement par le fait de navigation, mesme à » ceux lesquels n'y ont jamais fait trafic et qui » désireraient y employer leurs deniers. Ici ils » trouveront le stille et usance pour leur y bien » gouverner sans aller au conseil d'autrui : car, à » ce que je puis avoir appris depuis que j'ai eu » ladicte copie entre les mains, tirée sur l'original, » que c'a esté deux des habiles marchands et les plus » riches de ceste ville (1), en leur vivant qui l'ont » composé pour en faire part à leurs amis, et non » à leur postérité ; mais Dieu, cognoissant leurs » cœurs, a voulu que celui qui avait l'original entre » ses mains l'aye baillé à en faire une copie à » celui qui me l'a vendu, et eusse été bien ingrat » et plein de témérité, si je ne l'eusse mis sur la » presse. Je l'ai corrigé du mieux qu'il m'a esté » possible, suivant ma copie : s'il y a des fautes, » n'en accusez l'imprimeur, mais celui qui l'a » transcrite. S'il plaît au lecteur de la corriger » et y apporter quelque chose du sien, lui pro» mettant à la première impression y apporter de » ma part ce que je pourrai. Adieu. »

Ainsi c'est à des hommes de condition modeste qu'on est redevable de tous les travaux qui doivent agir si puissamment sur la civilisation ; souvent ils ont dû se soustraire à l'influence que leur mérite exerçait, pour éviter des persécutions devant lesquelles ne purent trouver grâce le courage et l'intrépidité de Christophe Colomb, le génie calculateur de Galilée, la haute sagesse de Descartes.

Les princes restèrent long-temps étrangers à cette belle et grande institution dont la tendance est de rapprocher tous les peuples de l'univers, pour se prêter un mutuel appui et une assistance commune dans les besoins et la nécessité dont la satisfaction produit le bien-être de l'humanité. C'est à de rares intervalles qu'on rencontre quelques ordonnances émanées de leur pouvoir. Il existe un capitulaire de Charlemagne, daté de Bologne en 812, qui contient quelques dispositions sur le service des vaisseaux, mais qui n'a aucun trait au droit maritime. Saint Louis, croyant nécessaire à ses entreprises sur la Terre-Sainte d'avoir un port dans la Méditerranée, avait acquis Aigues-Mortes. Emu de la cruauté qu'on exerçait envers les naufragés, il avait sanctionné les peines que portaient les Jugemens d'Oléron, auxquels il força le duc de Bretagne à se soumettre. Les hommes de mer, d'un autre côté, avaient cherché à compenser les risques qu'ils couraient par les naufrages, en exerçant la piraterie avec une audace telle que les équipages en étaient venus à jurer devant un prêtre, « que de tout ce qu'ils pourraient prendre et » dérober de prises, soit or, argent, bijoux et » autres choses de valeur, ils n'en révéleraient » aucune chose à justice ni aux propriétaires » armateurs ni à d'autres, et qu'ils en feraient » le partage entre eux. » Ce prince chercha à détruire ce mélange de religion et de brigan-

(1) Rouen.

dage; mais sous son règne, comme sous celui de ses successeurs, il était indigne d'un gentilhomme de s'occuper d'armement maritime; la juridiction de mer n'était pas même soumise au droit commun; le combat singulier, cette extravagance judiciaire qui avait eu sanction royale, ne recevait aucune application dans les contestations du commerce de mer. Les preux chevaliers de Palestine, qui avaient transporté à Jérusalem les mœurs et les habitudes de France, ne parlaient pas dans leurs assises des hommes liges, de réglemens sur la marine, ce n'était que dans les assises des *borgés ou bourgeois* qu'il était question de dispositions sur le droit maritime.

L'ordonnance de 1400, celle de 1517 sous François Ier fixaient la juridiction (1) de l'amiral ou chef de la marine et son grand juge; elles tendaient à punir la piraterie en créant les congés, dont le défaut était une présomption de brigandage.

L'ordonnance de 1584, sous Henri III, commençait à résumer en elle le développement qu'était venue imprimer la découverte de l'Amérique. On y voit encore des peines contre ceux qui jurent *sur le pain, le vin, le sel, de ne rien dire de ce qu'ils auront pris et pillé;* elle dispose sur la manière dont doivent être armés les navires; elle recommande aux capitaines de ne point se quitter quand leurs navires vont *aux Terres-Neuves* et *à la Guinée*.

Elle fixe des examens pour la réception des maîtres de navire, et elle accorde déjà des priviléges à ceux qui construiront des navires excédant 300 tonneaux.

Mais ce n'est qu'au siècle suivant qu'il était réservé de fonder un code et une institution digne de la France; c'était au génie politique du cardinal de Richelieu qu'il était donné de favoriser l'élan qu'avait imprimé en Europe la découverte du Nouveau-Monde, et d'ennoblir une institution dont il ambitionna de se déclarer le chef. Il était donné au ministre honnête homme qui avait créé les manufactures de Lyon, de Tours, de Nîmes, de Sedan et d'Elbœuf, de fonder une administration et des lois maritimes dont les principes sont encore ceux de notre code et de nos diverses législations sur la marine depuis 1789. Colbert enfin avait cru servir son pays, en encourageant l'association, dont le bienfait est si puissant que les économistes modernes le regardent comme l'élément le plus fécond de la prospérité publique.

C. Marchal,
Ancien président, avocat à la Cour royale.

(1) Elle s'exerçait à la table de marbre, en concurrence avec celle des eaux et forêts.

Annales modernes.

M. AIMÉ GUIGNARD.

(DÉVOUEMENT EN MER.)

Le temps était couvert, de gros nuages gris se levaient à l'horizon et s'étendaient en nappe funèbre sur le beau ciel de la Méditerranée, tandis qu'une brise fraîche, qui d'instans en instans se carabinait davantage, poussait rapidement les bâtimens de haut-bord qui, le 2 juin 1833, quittaient le mouillage des îles d'Ourlac. C'était la station du Levant, dont la ligne de marche était fermée par le vaisseau de 74 *le Marengo*.

Le peu de profondeur qu'ont les eaux de la Méditerranée rend plus puissante l'action du vent sur les lames, aussi s'élèvent-elles bientôt à la moindre brise. Les batteries basses des vaisseaux avaient été fermées, et *le Marengo*, que son amure penchait à noyer ses préceintes, courait rapidement dans les eaux sillonnées par la tête de la division dont il formait l'arrière-garde.

L'état de la mer motivant la fermeture de toutes les issues par lesquelles le roulis ou le tangage pouvaient l'introduire, quelques matelots timoniers furent envoyés dans la sainte-barbe pour condamner les sabords d'arcasse, qui par instans livraient passage à l'eau de mer. Dans les efforts qu'un des marins fit pour soulever le panneau inférieur du sabord renversé au dehors, et dans un violent coup de tangage, il fut emporté par la partie de son corps qui penchait extérieurement, et disparut aux yeux de ses camarades.

Aussitôt court dans les batteries, et bientôt jusque sur le pont du vaisseau, ce cri sinistre : « Un homme à la mer! » Le timonier, que ce glas de mort atteint un des premiers, s'empresse de manœuvrer la roue du gouvernail de manière à diminuer le sillage du vaisseau en le pointant dans le vent.

Aucun des marins présens à la disparition de leur camarade n'avait osé s'avancer au sabord, et la stupéfaction était telle que pas un ne songea à lancer par l'ouverture un bout de corde dont le malheureux marin eût peut-être pu s'emparer pour se tenir au vaisseau; mais les premiers cris qui avaient retenti dans la batterie basse étaient venus vibrer au cœur d'un jeune homme généreux, qui, jetant à peine quelques ordres de circonstances aux matelots qui se trouvaient sur son passage, s'élança à la mer par le sabord d'arcasse, sans prendre le soin de se dépouiller d'une partie de ses vêtemens.

C'était un élève de deuxième classe, âgé de moins de dix-neuf ans, *M. Aimé Guignard*.

Le malheureux marin, enveloppé dans le remous que produit à la surface de la mer le pas-

sage d'un bâtiment, avait déjà épuisé ses forces, et luttait en vain contre l'épuisement qui allait bientôt faire disparaître de la surface sa tête qui seule le montrait encore sur l'eau.

Aimé Guignard nage vers lui avec toute la promptitude que donne à ses muscles le désir de sauver le marin; quoique la grosseur des lames fût en partie détruite dans les eaux du vaisseau par l'abri que sa masse formait, la mer n'en était pas moins fort clapoteuse, et rendait très-pénibles les efforts de l'aspirant. A chaque moment la tête du matelot s'affaissait davantage, et elle finit enfin par disparaître entièrement au moment où Aimé Guignard, arrivé près de lui, s'apprêtait à le soutenir à flot. Il fallut plonger; le courageux jeune homme n'hésita point, et lui-même disparut bientôt aux regards inquiets et avides de l'équipage qui se ruait sur la dunette du vaisseau. Une embarcation se préparait pourtant, et elle allait prendre la mer au moment où Guignard reparut à la surface, après avoir plongé plusieurs fois avant de rencontrer le malheureux marin que l'épuisement des forces animales avait privé de sentiment.

Fatigué lui-même de sa lutte contre la mer et des efforts qu'il avait faits pour soulager et ramener à flot l'objet de sa sollicitude, l'élève sentait sa vigueur s'éteindre; le marin, que l'air extérieur avait un peu ranimé et chez lequel l'instinct de la conservation se montrait plus fort que le sentiment de sa position et de celle de son libérateur, s'attachait fortement à celui-ci, sans aider lui-même à se maintenir tous deux à la surface, de sorte qu'ils paraissaient prêts à disparaître à chaque moment. En vain Guignard s'efforçait de se dégager de cette mortelle étreinte, l'instinct animal du marin les fit bientôt sombrer tous deux, une lame roula sur eux son linceul d'écume, et l'embarcation, qui en ce moment posait sa quille sur l'eau, ne sut vers quel point diriger sa rame.

La route que *le Marengo* avait faite avant que la nouvelle du sinistre fût parvenue jusqu'à l'officier de quart, et la dérive de son allure masquée depuis le moment où la manœuvre avait pu être exécutée, avaient mis une assez grande distance entre le point de départ de l'embarcation et les lames où se débattaient les deux victimes.

Le brigadier et le patron, debout aux mouvemens de la mer aux extrémités du canot, cherchent autour d'eux pour reconnaître la place où peuvent encore s'élever les naufragés. Les vigies du vaisseau sont attentives, les longues-vues s'appuient sur les bastingages, et toutes les fenêtres des chambres d'arrière sont béantes et occupées. Il s'est déjà écoulé quelques minutes depuis que Guignard a disparu, et l'inquiétude est à son comble, lorsqu'à une distance assez éloignée de l'embarcation, la mer s'entr'ouvre pour livrer passage au courageux élève qui soutient encore par la chevelure le matelot qu'il veut ravir à la mort, et dont il ne soulève peut-être que le cadavre....

L'embarcation s'est dirigée, avec toute la rapidité dont la grosseur des lames n'entrave pas sa course, vers ce point où maintenant sont fixés tous les regards. On aperçoit les deux marins par intervalles, mais le plus souvent Guignard seul paraît à la surface, et les mouvemens désespérés de ce brave jeune homme prouvent assez que si son courage a suffi pour soutenir aussi long-temps deux corps aux ballottemens des lames, il use ses derniers efforts dans la crise du désespoir.

En effet, depuis long-temps le matelot n'était plus qu'un poids sans mouvement attaché à son malheureux sauveur, qui, depuis un espace de temps trop prolongé, luttait lui-même contre l'inertie dans laquelle la fatigue immobilisait ses membres que surchargeait encore le poids de ses vêtemens.

Heureusement l'embarcation approchait du point où le drame se dénouait en catastrophe, les vigies du *Marengo* le signalaient au patron, dont les vagues masquaient trop souvent la route nécessaire, et bientôt du sommet d'une lame les canotiers aperçurent la tête d'Aimé Guignard que la pâleur de l'épuisement détachait sur le fond sombre de la mer. En quelques coups d'aviron l'espace qui les séparait encore fut comblé, la nage suspendue, et l'infortuné et généreux élève soulevé de l'eau, où, au grand étonnement de la plupart des marins, le retenait encore le poids du matelot qu'il n'avait point abandonné dans le soin de sa propre conservation.

Rapportés à bord du vaisseau, les secours entendus des chirurgiens rappelèrent à la vie ces deux hommes, chez lesquels elle luttait contre un trépas imminent.

M. Aimé Guignard, par ordre du ministre de la marine, après le retour à Toulon de l'escadre du Levant, a été admis, avec les fonctions et toutes les prérogatives d'officier, sur un des bâtimens de l'Etat naviguant dans les mêmes mers. Un semblable fait, dont l'héroïque abnégation et la généreuse pensée sont un des traits distinctifs du caractère de ce jeune officier, n'a pas besoin de commentaires; nous l'avons relaté dans les colonnes de la *France Maritime* pour le populariser: cela puisse-t-il être une nouvelle récompense pour celui qui en est l'auteur! Nous serons toujours heureux de consigner de semblables traits, comme d'appartenir à cette marine si peu appréciéé, et qui pourtant mérite à tant de titres la sollicitude de la France.

M. Aimé Guignard est aujourd'hui élève de première classe au corps royal de la marine, et attaché au port de Toulon.

J.-L.

La Consulaire.

En entrant dans le port de Brest, par la grille dite du Bassin, l'observateur est frappé par la vue de cette belle pièce de canon, s'élevant majestueusement au premier plan, sur la place d'armes, vis-à-vis le pavillon du contrôle et de la direction du port, près la salle de l'intendance.

Combien de souvenirs elle rappelle! C'est un trophée de gloire pour les armées de terre et de mer; la marine a assez puissamment contribué au succès de l'expédition d'Afrique, pour que la France lui confiât ce précieux dépôt!

C'est de Brest qu'étaient sortis une partie des vaisseaux qui ont complété les forces navales auxquelles on doit la conquête; c'est le port qui, dans sa situation primordiale, devait obtenir cette récompense : elle s'attache désormais à la localité.

Quant à moi, je tourne souvent autour du piédestal sur lequel la Consulaire est érigée, comme pour réchauffer mes idées des souvenirs glorieux d'une campagne où 27,000 marins et 37,000 soldats furent livrés à toutes les chances dévastatrices des élémens, du climat et de la guerre.

Je proteste d'avance contre l'anathème de *væ victis!* que les Romains lançaient contre les vaincus : nous avons montré, à toutes les époques de notre histoire militaire, que la générosité était notre apanage; les Français en ont fait preuve envers ceux que le sort des armes a trahis, et qui ont été forcés de reconnaître la supériorité de leurs armes ; car, dans ce siècle de civilisation, nous adoptons de préférence le principe *res sacra victis*. C'est sous cette influence que j'écris.

Les n[os] 1 et 2 retracent des attributs maritimes et guerriers; Neptune et Bellone y ont leur arsenal complet... Le n° 3 représente l'Afrique *délivrée, vivifiée, éclairée*, par les bienfaits de la France et de la civilisation.

L'ensemble de ce trophée s'offre dans la gravure tel qu'il apparaît à la première vue en entrant dans le port. Il est entouré d'une balustrade circulaire de 46 pieds 8 pouces de circonférence; les grilles en fer ont la forme de flèches, de 2 pieds 10 pouces de hauteur, incrustées dans une circulaire en pierre de taille; quatre canons placés à 11 pieds l'un de l'autre, en carré, servent d'appui à cette fermeture gracieuse, dont l'intérieur est carrelé en dalles de granit poli, et en briques réfractaires.

Ce monument, par sa solidité, peut défier les siècles, et transmettre aux générations militaires futures les exploits de leurs devanciers...

La bouche à feu formant le fût de la colonne a 20 pieds 5 pouces 6 lignes de hauteur, et le piédestal 6 pieds 6 pouces, y compris les corniches; celle des bas-reliefs et de l'inscription est de 4 pieds 9 pouces 6 lignes.

L'élévation totale du monument est donc de 27 pieds environ au-dessus du sol.

Ce monument doit nécessairement attirer l'attention des voyageurs; il se remarque par la beauté du granit poli employé pour son socle (il est en marbre de Labor, carrière de rochers sur les côtes de Bretagne, et dont on doit faire le piédestal de l'obélisque du Louqsor), et par l'exécution des ciselures; il doit être surmonté d'un coq doré, tenant la boule du monde sous sa patte. Cette boule aura la même dimension que la pièce : cette dimension offrira un double avantage, puisqu'elle pourrait servir de premier projectile à lancer, si un jour il devenait nécessaire de la faire agir pour la défense de l'entrée du port.

Les beaux édifices du magasin général, de la corderie, du bagne, de l'hôpital neuf, sur la rive droite, les vaisseaux désarmés flottant dans le port, les cales couvertes, les bassins, les établissemens de l'artillerie, des constructions navales et hydrauliques, qui bordent la rive gauche; et sur un point plus élevé la caserne des marins, la caserne des Capucins, la caserne de l'artillerie, et les beaux massifs d'arbres élevés qui se projettent sur le ciel..., servent de fond au tableau sur lequel la consulaire est en premier plan. Cette perspective est digne d'admiration par les souvenirs qui se rattachent à Brest depuis Louis XIV, et par les services importans que sa force navale a rendus à toutes les époques; car les luttes désespérées et inégales de l'empire, dont il reste encore quelques débris respectés, n'ont pas été les moins glorieuses, quoique parsemées de revers, de succès éventuels et de traits de courage et de dévouement restés dans l'oubli. Il appartenait à l'orgueil national d'un ancien marin d'en faire surgir le mérite.

Maintenant que j'ai familiarisé avec cette vue les personnes qui ne peuvent en jouir sur les lieux, elles doivent désirer l'historique de cet instrument de destruction, et qui servit aussi à plusieurs actes d'une cruauté inouie.

La Consulaire fut fondue en 1542, par un Vénitien, pour célébrer l'achèvement des fortifications du môle (1), à l'une des embrasures duquel elle fut braquée.

La direction de cette bouche à feu, si difficile à manier par sa longueur et sa pesanteur, était sur la pointe Pescade; sa portée, à toute volée, était de 2,500 toises. Aussitôt qu'un navire ennemi se hasardait à doubler le cap, des canonniers d'élite, habitués à sa charge, à son

(1) Les batteries, sous le nom de *Tophanas* ou batteries de la marine, avaient 236 pièces de canon, parmi lesquelles figurait la Consulaire quand nous nous en sommes emparés. La tour du phare en avait 55 dans les trois étages qui dominent les autres batteries sur la mer. L'inventaire des bouches à feu de tous les forts, après la prise d'Alger et de ses côtes, offrait un total de 1882 bouches à feu, dont 960 en bronze. Cet armement représentait une valeur de dix millions au moins en matériel.





La Consulaire

pointage et à sa portée, la tiraient avec une exactitude qui a souvent compromis les navires que venaient frapper ses boulets.

Ce fut en 1683, lors de la deuxième expédition de Duquesne contre Alger, que la Consulaire prit le nom sous lequel elle est connue aujourd'hui, et par lequel nous la désignons dans cet article.

Exaltés par le spectacle de leur ville écrasée et brûlée par les bombes de l'escadre française, les Algériens, pour se venger de leur impuissance, eurent la cruauté de lancer sur leur ennemi les membres des malheureux captifs français qui languissaient dans leurs chaînes. Le consul lui-même, le R. P. Vacher, qui remplissait auprès de ces barbares la double mission de diplomate et d'évêque chrétien (*in partibus infidelium*), fut plongé, la tête la première, dans la pièce monstre, et lancé contre les vaisseaux de son pays.

Elle servit, assure-t-on, à cet usage différentes fois, envers plusieurs nations hostiles; elle devint donc un objet constant de crainte pour les consuls. Cet instrument de destruction était, on l'avouera, un argument diplomatique d'une puissance de persuasion à laquelle bien peu de diplomates oseraient s'accoutumer à résister.

Le cœur se serre en pensant à l'agonie de ceux qui en ont été les victimes, et dont les lambeaux ont fait l'office de projectiles; car, à n'en pas douter, les préparatifs de cette mutilation étaient pires que le mal qui mettait fin à tant de dévouement, et terminait un martyre aussi honorable pour leurs pays!

L'on conçoit que la vue de cet instrument de supplice, monté sur son affût, et placé dans le sabord qui figure une porte cochère à deux battans, avait quelque chose d'imposant et d'effrayant, dont l'âme la mieux trempée avait peine à se défendre; car, au milieu de ce peuple, la seule loi qu'on pouvait invoquer était la force; il la possédait, et il était bien loin, hélas! d'en user en protecteur envers l'ennemi que le devoir ou la chance des armes faisaient tomber en son pouvoir.

Le lieutenant-colonel Préaux,
de l'artillerie de marine.

Voyage

AUTOUR DE LA MÉDITERRANÉE,

PAR

M. ALEXANDRE DUMAS.

C'était nous qui, par la spécialité de nos travaux, devions les premiers annoncer à la France l'apparition du bel ouvrage dont va la doter un de nos plus illustres écrivains. Les rives du bassin autour duquel va s'accomplir cette mission d'art et de philosophie, le mouvement commercial qui peut chaque jour rendre à l'Orient ses prospérités anciennes, l'importance surtout des souvenirs que l'histoire peut évoquer sur ces plages, où toutes les civilisations du monde sont ensevelies sous les cendres de tant de générations, et les ruines de tant d'empires rattachent cet ouvrage à la France et à la marine par des liens trop nombreux et trop serrés pour que nous n'appellions pas tout l'intérêt et toutes les sympathies de nos lecteurs sur ce grand monument national.

Les événemens ne semblent-ils pas en effet avoir concouru sans cesse, depuis quelques années, a réaliser ce que Napoléon, l'homme aux gigantesques projets, regardait comme une des nécessités absolues de la grandeur de la France? La Méditerranée devait dans ses prévisions, comme nous l'avons déjà rappelé, devenir un jour un lac français; et voilà que nos possessions ou nos alliances ont presque réalisé cette pensée.

Pendant que l'influence industrielle que l'occupation de Gibraltar, de Malte et des îles Ioniennes donne à la navigation britannique, notre seule rivale sur cette mer, s'affaiblit chaque jour devant les empiètemens de la Russie, nos progrès à nous s'accomplissent successivement, mais constans, mais continuels sur toutes les parties de son littoral.

Nous secourons la Grèce, et notre armée libératrice réchauffe par la reconnaissance les sympathies que la nature et notre éducation méridionale ont mises entre ses populations et nous.

Alger nous insulte, et la conquête nous livre les rives fécondes de cette régence, et avec ses rives le commerce du Biledulgerid et de la Nigritie.

L'Egypte, encore empreinte des pas de nos soldats, encore éclairée par les reflets de nos mœurs et de nos lois; l'Egypte, notre vieille alliée, notre alliée naturelle, porte ses limites jusqu'au pied du Caucase, et nous ouvre ainsi le continent asiatique par tout le rivage de la Syrie.

Or, cette position déjà si belle, le génie civilisateur de Méhémet-Ali ne doit-il pas encore la rendre plus importante pour nous chaque jour? Il faudrait n'avoir jamais étudié la marche nécessaire des événemens pour ne point reconnaître, au milieu des faits qui s'accomplissent dans ce pays, les signes de sa régénération prochaine.

Le concours de tant d'hommes éclairés, de tant d'ingénieurs habiles qui s'y portent chaque jour, ne peut manquer d'y réaliser le grand projet qui, en déplaçant le commerce des Indes, frapperait dans sa base l'édifice commercial de l'Angleterre, et par cette révolution changerait tout l'équilibre de l'Europe.

Que la canalisation de l'isthme de Suez ou l'union du Nil et de la mer Rouge; que la jonction

de la Méditerranée et de l'Euphrate, ou, à son défaut, la construction d'un chemin de fer, relient par l'Asie le commerce de la Chine et des Indes à l'industrie européenne, l'Orient ne peut tarder à devenir le centre de l'activité mercantile à laquelle Tyr, Sidon, Alexandrie dans l'antiquité, Alexandrie, Venise et Gênes au moyen-âge, durent leurs richesses et leur splendeur.

Auprès de l'importance exclusivement nationale que ces considérations donnent au pèlerinage de M. Alexandre Dumas, une face plus large, plus générale, se révèle dans son entreprise, et c'est sous cet aspect, son aspect principal, son aspect humain, que, comme son auteur, nous voulons surtout la contempler.

Je me rappelle que quelquefois dans mes bonnes soirées d'hiver, lorsqu'il m'arrivait de préférer quelques heures de lectures et de rêveries mêlées, devant mon feu, dans ma petite chambre solitaire, de les préférer au bruit du monde et même aux joyeuses réunions de mes amis; ou bien dans les jours de désœuvrement qu'apporte nécessairement une belle navigation sur les mers tropicales, lorsque, retiré dans ma cabane, jeté sur mon hamac, le hasard plaçait dans mes mains un volume de Byron et de Châteaubriand, mes poètes, et que ces volumes m'offraient ou une des pages de l'*Itinéraire* ou du *Gyaour*, je ne pouvais parcourir ces descriptions si colorées, si brillantes du génie de l'artiste, mais plus radieuses encore de l'éclat des souvenirs, sans sentir en moi un irrésistible besoin de voyage. Je me laissais d'abord entraîner par la voix du poète, et je le suivais sur ce sol où toute poussière a été un grand homme, où tout débris a été un chef-d'œuvre; puis j'étais saisi par un désir puissant de faire ce pèlerinage dont je traçais aussitôt le projet, et, dominé alors par l'enchaînement des événemens qui unit tous ces lieux, je ne pouvais plus m'arrêter sans avoir parcouru toutes ces contrées, c'est-à-dire tourné tous ces feuillets où l'histoire de l'humanité est écrite en magnifiques débris.

Eh bien! ce rêve, cette hallucination si vous voulez, que vous avez peut-être éprouvée vous-même, a sans doute été le point de départ de la pensée que se propose d'exécuter Alex. Dumas. Frappé de l'insuffisance des tableaux épars dans les ouvrages de tant d'écrivains, il a conçu l'idée de suivre pas à pas la marche de la civilisation sur ces côtes, où s'est concentré tout mouvement social, et en parcourant tous ces lieux consacrés par le passé, d'écrire, par leur investigation, l'histoire philosophique et poétique des sociétés.

En effet, tout le passé est là : empires, commerce, religions, lois, arts, sciences, tout! c'est du sol asiatique que sont venus, pour le reste du monde, tous les rayons de civilisation, comme chaque matin ceux du jour lui tombent de son ciel.

L'organisation païenne, d'abord portée par les navigateurs et les émigrations de l'Egypte et de Syrie, s'avance parallèlement sur les deux rives de la mer intérieure. C'est Cécrops qui fonde Athènes, c'est Didon qui fonde Carthage, puis de la Grèce asiatique naît Massilie la Phocéenne, et alors qu'une nouvelle Carthage s'élève sur le littoral hibérien.

La réforme chrétienne s'avance plus tard sur les traces du paganisme avec ses apôtres et ses martyrs. Paul évangélise la Grèce, Pierre évangélise les Romains, et l'Afrique se glorifie bientôt de son église d'Hippone, illustrée par Augustin, et de sa chaire d'Utique, consacrée par le sang du diacre Fulgence.

Enfin, l'islamisme, s'élançant des sables de l'Arabie, jette ses armées et son Koran par l'Asie jusque dans les plaines germaniques, par l'Afrique jusqu'au pied des Pyrénées.

Et partout sur les plages, théâtre de ces trois grandes révolutions, chaque ruine est l'épitaphe d'une nation éteinte.

C'est l'Orient d'abord, terre poétique où tout est gigantesque, où les tombeaux sont des pyramides, les statues des colosses, les colonnes des monolithes de 100 pieds; terre où l'artiste s'arrête étonné devant des débris immenses, comme le géologue à l'aspect des ossemens fossiles des animaux antédiluviens.

Plus loin c'est Babylone et Persépolis, c'est Balbec et Palmyre, les deux sœurs du désert, plaines de décombres où l'on croirait, au nombre des colonnes abattues, que c'est une forêt de marbre dont le temps a jonché la terre.

Puis l'Asie-Mineure, espèce de ferme qui, sans autres maîtres, depuis Crésus, que d'avides tenanciers, a vu ses fleuves qui charriaient de l'or se changer en ruisseaux fangeux, et ses plaines fécondes, en gorges pierreuses et en steppes arides.

Puis la Grèce, sol de la sagesse, de la gloire et du génie; la Grèce, dont l'éclat des vertus antiques ne pouvait être effacé que par l'héroïsme des temps nouveaux.

Puis la Sicile, grenier de l'Italie, vaste tricorne que les sommets de l'Etna parent d'un panache de feu et de plumes neigeuses; île où sont venus se heurter tour à tour les Carthaginois et les Romains, les Normands et les Maures, comme si la nature l'avait placée entre l'Europe et l'Afrique pour servir de champ de bataille aux habitans de ces deux contrées.

Et l'Italie, deux fois reine du monde et deux fois détrônée; Rome qui voit briser sa double croix catholique après ses faisceaux consulaires, alors que la tiare des papes tombe de son front, veuf du bandeau de ses empereurs.

Enfin, les belles Espagnes, les Espagnes orientales et chevaleresques à la fois, pays des génies, auquel la douce poésie occidentale et l'éclat des arts orientaux ont fait une architecture, un langage et

des mœurs, beaux comme sa terre de fleurs, brillans comme son ciel de rayons, brûlans comme l'amour de ses brunes señoras.

Telles sont les contrées que, dans son Odyssée philosophique, doit parcourir successivement notre poète. Leurs usages, leurs lois, leurs arts, leur religion, leurs monumens, tout doit revivre dans le grand ouvrage où Alexandre Dumas reconstruira, et l'antiquité, et le moyen-âge, et les siècles modernes dans tout ce qu'ils ont eu de grand, d'odieux, de brillant ou de sinistre, avec les reflets de gloire ou de honte, d'oppression ou d'amour qu'y ont jetés en passant tous ces astres qui les ont successivement éclairés : Moïse, Sésostris, Alexandre, César, Jésus, Mahomet, Charlemagne, saint Louis, Charles-Quint et Napoléon.

Mais laissons plutôt l'écrivain dérouler lui-même le plan qu'il s'est tracé pour ce grand ouvrage.

« Une idée nous est venue, qui nous a paru » grande et nationale; la voici :

» Un voyage tout de poésie, d'histoire et de » science, exécuté autour de la Méditerranée, » manquait, non-seulement à la France, mais à » l'Europe.

» Plusieurs ont bien feuilleté, comme l'ont » fait Châteaubriand, Champollion et Volney, » quelques pages de ce grand livre où l'histoire » du monde est écrite tout entière; mais nul ne » l'a lue de suite depuis Homère jusqu'à Byron, » depuis Achille jusqu'à Bonaparte, depuis Hé» rodote jusqu'à Cuvier.

» C'est, dans une époque où l'on dit l'art et la » science étouffés par la politique, une expédi» tion d'art et de science que nous allons tenter : » à ceux qui accusent notre âge d'être matériel » et anti-poétique, nous répondrons que dans cet » âge cependant nous avons trouvé un gouver» nement qui nous accrédite; trois de nos pre» miers artistes qui quittent leurs ateliers pour » nous aider de leurs pinceaux; un statuaire qui » laisse inachevées ses études personnelles pour » reproduire par le moulage les chefs-d'œuvre » étrangers; un architecte qui abandonne des » travaux de métier pour un travail d'art; un » médecin et un géologue qui, en partant, se sé» parent d'un cours et d'une clientelle qu'ils ne » retrouveront peut-être plus à leur retour; en» fin, un banquier qui nous ouvre son porte» feuille sans songer que la mort peut venir ef» facer nos signatures au bas de ses lettres de » change.

» Eh bien! grâce à cette aide gouvernemen» tale, à ce concours artistique, à cette confiance » pécuniaire, ce voyage, que nul n'a fait encore, » nous allons le faire, nous.

» Nous allons visiter la Corse, la Sardaigne, » l'Italie, la Sicile, la Grèce, la Turquie, l'Asie» Mineure, la Palestine, l'Egypte, les côtes d'A» frique, les Etats Barbaresques et l'Espagne, » c'est-à-dire le monde de Napoléon, d'Auguste, » de Constantin, du Christ, de Sésostris, de » Mahomet, d'Annibal et du Cid.

» Notre relation, comme on doit le penser à » la vue de pareils noms, sera donc moins un » voyage proprement dit, qu'une histoire uni» verselle; nous prendrons le genre humain à » sa Genèse, et, le suivant des yeux au sortir de » l'arche, nous descendrons des montagnes de » l'Arménie avec les trois frères ancêtres qui » ont peuplé la terre. Nous fouillerons la cendre » des nations qu'ils ont engendrées, et les ruines » des cités qu'ils ont bâties.

» Rien ne nous échappera de ce qui fut grand.

» En poésie, nous ouvrirons le monde à Ho» mère, et passant par Virgile et Dante, nous le » fermerons à Châteaubriand.

» En religion, nous aurons Moïse pour pro» phète, le Christ pour Dieu, Mahomet pour ré» formateur.

» En histoire, nous retrouverons la trace des » phalanges d'Alexandre, des légions de César, » des armées de Charlemagne, des croisés de » saint Louis, des flottes de Charles-Quint et des » grenadiers de Bonaparte.

» En géographie, Hérodote nous dira quel » était le monde connu des Grecs, et Strabon le » monde connu des Romains.

» En architecture, l'Egypte nous ouvrira ses » mosquées, la Grèce ses temples, l'Italie ses » basiliques. Nous chercherons les rapports my» thiques qui existent dans toutes les époques de » foi entre les monumens et les mystères qui s'y » accomplissent, et nous verrons sortir des rui» nes de trois civilisations et de trois croyances, » Sainte-Sophie de Constantinople avec sa croix » grecque, et Saint-Pierre de Rome avec sa » croix latine.

» Toutes les villes qui tour à tour ont été reines » passeront découronnées devant nous.

» Rome avec ses faisceaux consulaires, son » bandeau césaréen et sa tiare papale.

» Syracuse, avec son volcan endormi, son port » à demi comblé et les dalles de ses rues qui con» servent la trace des chars qui y roulèrent il y a » deux mille ans.

» Venise, avec son double conseil des Trois et » des Dix, son pont des Soupirs et son escalier » des Géans.

» Athènes, avec sa face antique et moderne, » courtisane qui s'est couchée dans la tombe avec » le miroir d'Aspasie, vierge qui en est sortie » avec l'yatagan de Botzaris.

» Constantinople, avec sa croix et son crois» sant, tenant d'une main le labarum de ses em» pereurs, de l'autre les queues de chevaux de » ses pachas.

» Jérusalem, avec son Calvaire sanglant, sa » mer Morte et son sépulcre vide.

» Thèbes, avec sa ville des Vivans si déserte, » et sa ville des Morts si peuplée.

» Alexandrie, avec son triple souvenir d'A- » lexandre, de Pompée et de Bonaparte.

» Carthage, avec son berceau d'Annibal et sa » tombe de saint Louis.

» Enfin, Grenade avec son Généralife et son » Alhambra, palais merveilleux bâtis par les » Péris sur la terre des fées.

» La publication marchera presque simulta- » nément avec le voyage. Chaque bouffée de » vent qui soufflera vers la France emportera » quelques-unes de nos pages, écrites sur la terre » même qui les aura inspirées, tout empreintes » de la couleur locale, toutes chaudes de l'im- » pression du moment. »

Une semblable publication, où doit poser tour à tour le philosophe et l'historien, le poète et l'artiste, exigeait, pour son exécution, un homme dont le talent fût aussi puissant que varié. Il ne faut pas, en effet, pour que cette œuvre soit complète, seulement colorer quelques descriptions, comme l'a fait Châteaubriand, évoquer quelques glorieux et poétiques souvenirs, comme lord Byron, ou épeler et refaire comme Champollion, l'histoire de l'humanité dans ce grand alphabet de débris; il faut accomplir tout cela à la fois en dominant et coordonnant toutes ces activités dans une synthèse philosophique, large et puissante.

Eh bien! nous devons le dire, parce que c'est une pensée qui ressort de la connaissance que nous avons de nos célébrités littéraires, Alex. Dumas est l'homme qui, en concevant cette entreprise, se trouve dans les conditions les plus favorables pour assurer son avenir.

Ses nombreux succès dramatiques l'ont en effet placé au premier rang de nos poètes et de nos moralistes. Si *Antony*, *Richard d'Arlington*, *Thérèsa*, *Angèle* révèlent la pénétration et la sûreté avec lesquelles il découvre et signale les plaies de notre société, la profondeur, l'habileté avec lesquelles il étudie et analyse l'âme humaine; *Henri III*, *Christine*, *Charles VII*, *la Tour de Nesle*, prouvent avec quelle science historique il sait saisir les modifications que chaque époque impose aux manifestations des passions.

Les Impressions de voyage, ces pages arrachées d'un carnet, et dont la réunion a formé une des plus délicieuses compositions qu'ait depuis long-temps publiées notre presse, pourtant si féconde, prouvent que les accidens les plus légers de ce voyage de circumnavigation méditerranée trouveront dans leur auteur un narrateur aussi intéressant et aussi spirituel, que l'exhumation des grandes révolutions qui ont changé tant de fois la face du monde sont sûres d'avoir un grand et éloquent écrivain dans l'auteur de *Gaule et France* et de nos *Chroniques nationales*; car Alexandre Dumas n'est pas seulement le premier de nos dramaturges et l'un de nos historiens et de nos romanciers les plus illustres, c'est encore un de nos publicistes distingués, et l'un des vulgarisateurs les plus puissans et au besoin les plus intrépides de tous les progrès littéraires et sociaux.

Jules-Lecomte,
Rédacteur en chef.

Appareils de Sauvetage

ET NAVIGATION SOUS-MARINE.

I.

C'est de l'Angleterre que, pour la plupart, nous sont venues toutes les inventions maritimes destinées à porter secours aux naufragés. Quelques-unes sont à peine restées aujourd'hui, et encore a-t-il fallu, pour qu'on pût les employer avec quelque succès, qu'elles passassent par les améliorations démontrées par l'expérience. Franklin, dont la sollicitude constante pour les découvertes profitables à l'humanité, avait agrandi le point de vue sous lequel les sinistres de mer étaient jusqu'alors envisagés en étendant sa prévoyance jusqu'à la submersion des navires. Malheureusement l'invention et les perfectionnemens qu'un Allemand nommé *Jonnies* a essayé d'apporter depuis à l'idée de Franklin, n'ont point eu de résultats profitables à la marine. Il y avait d'ailleurs trop peu de cas où l'application de ce procédé fût possible, puisqu'il ne pouvait être affecté qu'aux bâtimens spécialement destinés à porter des passagers; il consistait à remplir la cale du navire de caisses impénétrables à l'eau, solidement boisées et espacées les unes des autres par de fortes pièces de charpente; l'air que contenait ces caisses était comparativement à l'eau de mer, d'une légèreté analogue à la proportion de 1 à 800. Il est constant que l'usage d'un semblable procédé remplirait parfaitement les conditions d'insubmersibilité; mais l'application en serait trop bornée pour qu'une pareille découverte pût être considérée comme une ressource de l'art nautique; aussi est-il très-probable que jamais on n'a usé de cette sorte d'assurance, parce qu'on préférera toujours mieux courir les chances ordinaires de navigation, que de se priver d'une grande partie de la capacité d'un bâtiment, dont le but est presque toujours le transport des marchandises.

Voici quelles étaient les inventions principales qu'en 1829 la marine connaissait, bien que l'application n'en fût guère populaire :

Le *corset à nager*, inventé par un Anglais. Il n'y a guère que dans les mers calmes que cette

invention puisse être employée. Dans les régions froides, le corset anglais serait bien plutôt un instrument de supplice qu'un moyen de salut, par la raison que le sujet qui en est revêtu ne peut pas se noyer, il est vrai, mais ne ferait que changer la nature de son supplice, parce que, ballotté par la mer, il périrait infailliblement et d'une manière bien plus cruelle, soit par la faim, le froid ou l'épuisement.

Le lancement d'une corde par le moyen d'un obus ou du canon pour communiquer avec le rivage est également une invention anglaise. Ce moyen peut également être employé soit de terre sur un navire naufragé qu'on veut secourir, soit d'un bâtiment avec la plage. L'application de ce moyen de sauvetage fut assez répandue dans le temps, et plusieurs équipages entiers ont été sauvés du naufrage sur les côtes d'Angleterre par ce système simple, dont le principal mérite était de n'entraîner aucun emploi de machine. Pourtant cette invention n'atteignait que très-imparfaitement son but, puisque si le sinistre avait lieu pendant la nuit, son application était nulle.

Une troisième invention nommée *dragon-sauveur*, mérite peu d'attention; elle avait quelque similitude avec la précédente, et, comme elle, était applicable aux naufrages sur les côtes. Mais comme elle consistait en une sorte d'artifice qui, lancé sur le rivage, établissait une communication par l'intermédiaire d'une corde, il devenait donc indispensable qu'à l'avance les bâtimens en fussent munis; cette cause range encore cette invention au nombre des insuffisantes.

Une autre invention du même Allemand, dont nous avons parlé plus haut, applicable en pleine mer comme sur les côtes, présentait un résultat de combinaisons ingénieuses, et dont nous croyons avoir vu dans l'Inde quelques analogues dans certains petits bateaux de pêche. La *chaloupe à sauver* a été l'objet d'une description spéciale dans une traduction qui a été publiée à Hambourg, et nous y avons encore reconnu des combinaisons, dont la chaloupe à sauver en usage à Copenhague serait le point de départ. Ce genre d'embarcation est construit de manière à résister à une grosse mer et au déferlement des lames. Leur dimension est assez longue : elles ont ordinairement vingt-cinq pieds de longueur sur une largeur de six ou sept, et sont revêtues, à l'intérieur comme au dehors, d'un épais soufflage de liége. Six ou sept hommes y tiennent à l'aise. Ces barques, lorsqu'elles quittent le port pour porter secours à quelques bâtimens, sont montées par des marins intrépides et dévoués. Comme aucune espèce de danger n'accompagne l'exercice de ces embarcations, et que les marins ne craignent guère d'être mouillés, elles ont rendu de nombreux services, et leur usage dans certains port du Nord est assez répandu.

La capacité des machines de M. Jonnies est moindre que celle des chaloupes dont nous parlons. La sienne n'est qu'un léger canot qu'un double fond délivre, à mesure, de l'eau qui pourrait embarquer par-dessus ses bords et filtrer dans sa petite cale. Le canot est ponté; seulement au milieu un petit espace est réservé pour le marin qui le monte; une sorte de sac (ou braie), hermétiquement cloué aux bords de ce petit panneau, ceint, au moyen d'une coulisse, le corps de celui qui s'y est assis; il a conséquemment la partie inférieure du corps à sec, et le libre exercice des bras pour manœuvrer les rames tenues aux côtés du canot, afin de donner à la machine la direction convenable. Les côtés intérieurs sont, comme la grande chaloupe dont nous avons parlé, garnis de bandes de liége; aux extrémités sont fixés des anneaux auxquels sont attachés des paquets de cordes, qui peuvent au besoin être filées et recueillies par une autre embarcation ou par d'autres naufragés. — Elles servent encore à faire de cette chaloupe un va-et-vient qu'on peut établir entre la côte et le navire naufragé, pour le transport des personnes que la petite cale peut abriter. Les extrémités intérieures sont arrangées pour recevoir quelques provisions d'une conservation facile; le pourtour extérieur est garni d'anneaux et de bouts de corde auxquels pourraient se suspendre ceux des naufragés qui n'auraient pu trouver place dans l'embarcation.

Une expérience solennelle du bateau sauveur de M. Jonnies a été faite à l'époque de son invention; mais comme c'est principalement dans les mers difficiles que l'usage de cette machine pourrait être avantageux, un essai sur une rivière calme, où la houle n'existe même pas, ne peut être considéré comme une présomption de succès.

Peu de temps après l'adoption et le rejet des machines dont nous venons de parler, et d'un plus grand nombre encore, d'une exécution ou moins complète pour les résultats ou moins simple dans les moyens, des expériences plus importantes furent pratiquées sur la Seine, par M. Lemaire d'Angerville. On sait que ce philantrope est l'inventeur d'un appareil pneumato-nautique, au moyen duquel un plongeur pénètre au fond des rivières ou de la mer, y séjourne sans aucune communication à l'extérieur, y travaille avec sécurité et s'élève à la surface à volonté. Le succès des premières expériences qui eurent lieu à Paris, et les avantages que la marine royale paraissait devoir tirer de cette invention, déterminèrent M. Hyde de Neuville, alors ministre de la marine, à faire répéter ces expériences à Cherbourg.

Voici un extrait du procès-verbal de la commission chargée de les surveiller et de les constater :

« En ce qui concerne l'utilité de l'appareil

« pneumato-nautique, pour l'usage de la marine » royale, la commission pense unanimement qu'il » serait, à bord des navires, d'une grande utilité » dans une foule de circonstances. Il paraît cer- » tain qu'il serait facile, au moyen de cette dé- » couverte, de boucher les voies d'eau, etc. (1). »

En effet, après un échouage, un abordage, après un combat, le plongeur rendrait encore de grands services pour la visite de la partie submergée de la coque. Il pourrait, dans les ports inconnus, dans les rades dangereuses, explorer le fond, s'assurer de la nature des mouillages, et, dans le cas des difficultés d'appareillage, reconnaître la position des ancres, et les sauver en cas de perte.

Une semblable découverte ne devait pas être négligée; aussi M. Lemaire d'Angerville reçut-il, dans le temps, l'ordre de confectionner un certain nombre d'appareils pour le service des ports de la marine royale. D'autres expériences ont prouvé depuis les grands avantages que la marine du commerce pouvait trouver en employant le procédé pneumato-nautique dans les fréquens naufrages qu'elle essuie sur le littoral. M. Lemaire d'Angerville reçut alors un brevet qui lui garantit l'exploitation de son procédé, à l'aide duquel il s'occupa d'une *compagnie française de sauvetage*. Si l'on songe aux grandes richesses que la mer engloutit chaque année, et dont la place est souvent parfaitement connue, on appréciera encore l'utilité d'une semblable entreprise, à part les services qu'elle peut rendre à l'humanité.

Il y a sur les côtes du Chili et du Pérou une embarcation d'un système tout-à-fait inconnu en Europe, et dont nous pensons que l'application serait très-efficace dans les sinistres, soit sur les côtes, soit en pleine mer. Ce canot, dont nous offrirons la figure avec celle du meilleur bateau de sauvetage, quand un article ultérieur nous aura rapproché d'une époque où l'on a beaucoup fait pour les naufragés, est appelé *balsa*. Il est simplement composé de deux corps placés à côté l'un de l'autre et unis par des liens. Dans le Pérou, chacun des corps qui constituent cette ingénieuse machine est formée de l'assemblage parfait de peaux de loups marins. La peau destinée à cet usage est préparée d'une certaine manière, qui constitue une sorte de tannage, et la rend inattaquable au frottement contre les sables et au choc des corps ronds. Ces peaux, cousues ensemble, reçoivent la forme de deux outres, longues de 10, 15 ou 20 pieds, suivant l'usage auquel on destine la machine. Chaque extrémité relève et forme une tonture qui complète son assiette de stabilité. Une des extrémités joint les deux bouts des outres par de fortes liures et forme l'avant, tandis que la poupe est terminée par un écartement d'environ 3 pieds, dont le vide, couvert de nattes et de joncs marins, forme le tillac. Ainsi construit, ce bateau a la forme d'un triangle isocèle, ayant l'angle aigu peu couvert; il renferme donc toutes les conditions de navigabilité. Chaque outre qui forme et supporte une partie du système, reçoit l'air dont elle est gonflée par un boyau placé de manière à n'être point altérée par un contact quelconque.

On conçoit la légèreté d'un semblable bateau. Une longueur de 25 pieds peut ne pas entraîner un poids excédant 50 livres; pourtant il est susceptible de recevoir une charge considérable, calculée toutefois avec sa fragilité, qui le rend aussi ballottable qu'un flocon d'écume; de même qu'il a les chances de crever entre la pression d'un poids lourd et la résistance que mettrait la mer à lui ouvrir sa surface.

L'homme qui manœuvre le *balsa* peut indifféremment se placer au milieu ou aux extrémités, pourvu qu'en une mer houleuse il ait la précaution de se tenir au tillac au moyen de courroies. Ce bateau se meut avec une pagaye ou aviron à deux pelles, dont l'une et l'autre fonctionnent alternativement.

Le *balsa* nous paraît donc, avec ses conditions d'insubmersibilité, remplir parfaitement le but qu'on s'est proposé en cherchant à construire des bateaux de sauvetage. Sa légèreté, la facilité avec laquelle on le manœuvre, la charge considérable qu'il peut ou porter ou soutenir au moyen de cordages, rendraient dans les naufrages ce système d'embarcation inappréciable, sur les côtes comme en pleine mer. Une de ses principales conditions d'adoption serait le peu de volume de son ensemble lorsqu'il n'est point gonflé, et le prix de sa construction serait si peu élevé, que chaque bâtiment en pourrait avoir plusieurs. Il pourrait servir avec avantage dans les rapports entre navires en pleine mer, et les perfectionnemens que l'on apporterait à sa construction primitive en feraient, nous le pensons, une des ressources les plus efficaces dans certaines situations que nous ne pouvons prévoir, mais dans lesquelles jettent souvent les événemens de la navigation.

(1) Il n'est peut-être pas inutile, pour certains de nos lecteurs, de faire mention ici du moyen qu'on emploie ordinairement dans les cas de voies d'eau. Ce moyen s'emploie presque toujours avec succès, et sa découverte ne date guère que d'une cinquantaine d'années. Ce moyen, très-simple, est l'emploi d'une voile en forte toile, qu'on peut au besoin larder de laine ou d'étoupe, que l'on passe et étend sous le navire, et qui ferme ainsi à l'extérieur la voie qu'on n'avait pu découvrir. La pression de l'air et celle de l'eau agissent sur la toile avec une telle force, que la solidité du bâtiment est ainsi rétablie, ou du moins le danger de couler bas n'existe plus. Le célèbre Cook est le premier qui ait mis ce procédé en usage. Son navire, engagé pendant vingt-quatre heures sur des brisans, dans l'Océan pacifique, près de la Nouvelle-Hollande, en sortit avec une telle voie d'eau, que le jeu des pompes était à peine suffisant pour le maintenir à flot. Au moyen de l'application d'une voile, il parvint à sauver son navire et à gagner un port. Le seul inconvénient réel qu'entraîne l'usage de ce procédé, c'est de nuire beaucoup à la marche du bâtiment.
(*N. du R.*)

En 1830, un officier de la marine britannique, *M. Manby*, proposa à l'amirauté un nouveau système de bombe propre à établir des communications entre la côte et les navires en cas de naufrages. Bien que l'idée primitive de cet appareil soit celle qui s'est déjà représentée plusieurs fois antérieurement, celle-ci est remarquable par le perfectionnement que son auteur lui a fait subir. Comme le *dragon-sauveur* et les autres analogues, le procédé de M. Manby consiste à lancer une corde, au moyen d'une bombe, au-delà du bâtiment en souffrance ; la bombe coule, et si la direction de pointage est juste, la corde reste engagée dans la mâture du navire, tandis que l'autre extrémité est toujours à terre.

De grandes difficultés, qui jusqu'alors avaient neutralisé les résultats de cette invention, ont été vaincue par l'auteur de ce dernier moyen. Il fallait éviter que la force d'impulsion donnée à la bombe, par le lancement, cassât la corde et rendit sans résultat les efforts des gens de terre; la moindre coque, le moindre nœud, suffisait pour rompre le filin. Le capitaine Manby a trouvé moyen d'éviter cette difficulté; le point où sa ligne est fixée à la bombe est formé de trois branches, qui, donnant au projectile un apattement suffisant sur le fond, l'empêche de rouler et le rend stable. Mais le principal obstacle à l'adoption du système des bombes avait été jusqu'à cette époque l'insuffisance de son efficacité pour les événemens de nuit, circonstance qui accompagne et cause la plupart des sinistres maritimes.

Le capitaine Manby a trouvé moyen de déterminer la position exacte du bâtiment à secourir au moyen de fusées, dont la combinaison offre une longue et brillante clarté. Cette addition a pour second résultat de prévenir les marins qu'on s'occupe des secours à leur porter, et de leur inspirer courage.

On sait avec quelle facilité les marins se servent d'une simple corde comme moyen de parvenir d'un point à un autre. Dans des circonstances extrêmes, cette capacité, fût-elle moindre chez certains sujets, se renforce de l'opportunité de la position. Si l'état du bâtiment et de la mer permettent d'employer des moyens plus praticables, n peut multiplier les cordes de communication, ou enfin établir, par leur auxiliaire, une sorte de fauteuil fabriqué pour cet usage, et dont la circulation se mouvemente par des va-et-vient. Ainsi, tous les naufragés, jusqu'aux femmes et aux enfans, peuvent, par ce système, toucher la plage ; une foule de raisons qui ressortent de la localité peuvent rendre d'une pratique sûre et facile ce moyen de communication : telle, la plus grande élévation du navire par rapport au terrain, etc.

Un naufrage, dont les résultats eussent été fort déplorables sans ce secours, servit de première expérience au procédé du capitaine *Manby*. Le gouvernement s'empressa d'adopter ce système, et une société s'organisa uniquement dans le dessein de le propager. Tout le littoral de l'Angleterre possède aujourd'hui, dans ses points les plus critiques par rapport à la navigation, une voiture qui contient un mortier, des cordages et des fusées. La corde qui est fixée à la principale bombe est symétriquement lovée dans une case, d'où elle se développe sans obstacle à la projection de la bombe. D'anciens marins, des préposés aux douanes, que leur état immobilise sur les côtes que côtoient les bâtimens, sont dressés à l'exercice de cette machine, si simple dans ses moyens et dans son application. La voiture est transportée dans tous les points où le canon de détresse se fait entendre, comme les pompes à incendie, dans les embrasemens des villes. Les signaux propres à faciliter la communication entre les naufragés et le rivage ont été répandus parmi tous les marins : leur simplicité les a vulgarisés.

Ce système, mis en usage depuis plusieurs années, a sauvé un nombre considérable de malheureux que la mort eût saisis après le bris de leur navire ; la première année seulement a offert un résultat de 465 réussites.

Un journal publié sous le nom d'*Universel* inséra dans ses colonnes, en 1828, le programme d'une association philantropique qui avait pour but et principal objet de prévoir, autant que possible, les sinistres de mer, et de diminuer, peu à peu, le nombre des victimes que chaque ouragan, chaque bourrasque jettent, durant la mauvaise saison, sur nos côtes. A cette époque l'Angleterre avait déjà son système de sauvetage organisé, et depuis un temps plus reculé encore le bateau sauveur de *Greathead* apparaissait toujours au milieu des plus affreuses tempêtes, près des bâtimens en perdition. En Hollande on employait à cette époque les chevaux que les marins du littoral dressaient et habituaient à nager dans les lames pour aller secourir les naufragés. A ces différentes époques la France ne possédait point encore de moyens de secours efficaces pour ces catastrophes, dont les équinoxes répètent presque toujours les sinistres tableaux. Cela nous est pénible à écrire, mais les faits parlent et nous ne saurions nous soustraire à leur autorité : l'Angleterre, la première, a donné l'élan à ce mouvement d'humanité, qui a fait que depuis quelques années quelques hommes à vues larges et généreuses se sont occupés du soin de la conservation de la vie des hommes, comme des spéculateurs ont inventé des assurances pour les marchandises. Du reste, faisons ici nos réserves, et souvenons-nous que nous aurons à consigner de grandes et nombreuses compensations à cette suprématie maritime que l'Angleterre a prise sur nous dans différentes parties de la marine théorique et de la navigation.

Toujours est-il qu'à cette époque il n'y avait

encore en France ni bateaux sauveurs, ni projets d'associations philantropiques pour arracher à l'Océan quelques-unes de ses victimes; et si pour elles les côtes n'étaient pas entièrement solitaires, si l'écho du rivage répondait parfois à leurs cris de détresse, c'était que d'intrépides marins, sans garantie pour leur propre existence, bravaient la mort pour les y dérober. Mais, dans les grandes convulsions de la mer, au fort des ouragans, ces périlleuses tentatives n'étaient plus praticables, et quand, par suite d'un dévouement sublime elles, étaient entreprises, c'était souvent un malheur de plus qui dénouait la catastrophe.

Encore dans le même temps, et pour en finir avec les différens essais qui furent tentés avant d'en être arrivé à l'adoption du meilleur système, un autre Anglais, M. Ackerly, reçut de la Société des arts de Londres une grande médaille pour son invention, dont l'objet était de préserver les marins d'une perte imminente lorsque leur embarcation vient à chavirer. Cette invention consistait en une tige de fer de 2 pieds de long, qui portait une traverse de 7 pouces à son sommet. Ces tiges, qui avaient la forme d'un T, glissaient facilement dans deux brides fixées à l'avant de l'embarcation, aux plats-bords et à l'arcasse en dehors; une clavette, qui passait dans un œil à l'extrémité inférieure de la tige, l'empêchait de s'échapper entièrement. Ces tiges ne pouvaient gêner la manœuvre, puisque les traverses portaient sur les bancs des rameurs. Mais si l'embarcation venait à chavirer, ce qui arrive souvent aux bateaux pêcheurs, les tiges, glissant par leur propre poids, sortaient et dépassaient le plat-bord, de sorte qu'elles présentaient aux marins un appui pour leurs pieds; ce qui leur permettaient de se tenir après la carène et après la quille, où l'auteur proposait de pratiquer des entailles afin d'aider encore le marin à se cramponner sous l'action des vagues.

L'application de ce système de sauvetage se trouvait limitée aux embarcations; elle rentrait donc dans la classe de celles que nous nommons incomplètes.

Nous parlerons encore ici, pour terminer cette nomenclature de tâtonnemens et de progrès, d'un bateau sous-marin de l'invention d'un Nantais, M. Villeroi, dont les expériences d'essai ont été pratiquées en 1832 (1). Cette machine, d'un ingénieux système, empruntait ses formes locomotives aux contours dont la nature a doué les poissons. Elle est longue de 3 mètres 20 centimètres, sur 1 mètre 10 centimètres dans son plus grand diamètre. Trois hommes suffisent pour la manœuvrer, et ils peuvent y séjourner pendant plus d'une heure sans être incommodés.

(1) Un rapport assez frappant liait cette invention à celles faites antérieurement par le célèbre Fulton et par M. Castéra.

Nous esquisserons brièvement ici les détails de l'expérience qui en fut faite par l'auteur.

A la pleine mer, M. Villeroi est entré dans sa machine, et a immédiatement poussé au large.

Après avoir couru à fleur d'eau pendant près d'une demi-heure, le bateau sous-marin a plongé sur un fond de 15 à 18 pieds d'eau, en ramassant à cette profondeur quelques coquillages; puis, coupant sa route par des lignes courbes ou brisées, il dérouta entièrement les canots qui, l'ayant suivi sur l'eau, n'avaient pu quitter la surface; mais, se remontant bientôt à fleur d'eau, M. Villeroi s'est relevé à une assez grande distance de l'endroit où il avait disparu.

Des essais ultérieurs, aussi satisfaisans que ce début, confirmèrent depuis la commission, qui examina le système de navigation sous-marine de M. Villeroi, que l'application en était facile, et qu'un rapport égal liait le sillage de cette machine avec celui des embarcations ordinaires, soit que le bateau sous-marin naviguât au fond ou entre deux eaux. A part les services que ce moyen de locomotion occulte peut rendre au sauvetage des marins, on peut encore l'appliquer au service maritime, et se rendre, par un degré de profondeur calculé d'après sa densité, au milieu d'un port ou d'une flotte, à l'insu de l'ennemi, incendier ses navires en s'approchant de leur carène, les exposer à de graves avaries en coupant leurs amarres, leurs câbles, leurs affourchages, etc.

M. Villeroi assurait pouvoir descendre jusqu'à une profondeur de 5 à 600 pieds; mais alors il y aurait absence totale de lumière, et le point de contact de la machine avec le fond ne pourrait se déterminer qu'au hasard par la prise de quelques objets à portée du navigateur.

Après avoir ainsi examiné les différentes machines que la philantropie a essayées pour les cas de sauvetage, nous passerons, dans un prochain article, à une époque plus rapprochée, et nous enregistrerons les essais faits à Boulogne-sur-Mer pour porter, dans les cas de sinistres, des secours aux naufragés. Nous publierons ensuite quelques documens sur la *Société centrale des naufrages*, dont s'occupe, à Paris, des hommes honorables par leur caractère et leur position, MM. le duc de Montmorency, marquis de La Rochefoucault-Liancourt, Alex. Delaborde, Marec et A. Gréban du ministère de la marine, de Chassiron, Castéra (2), etc.

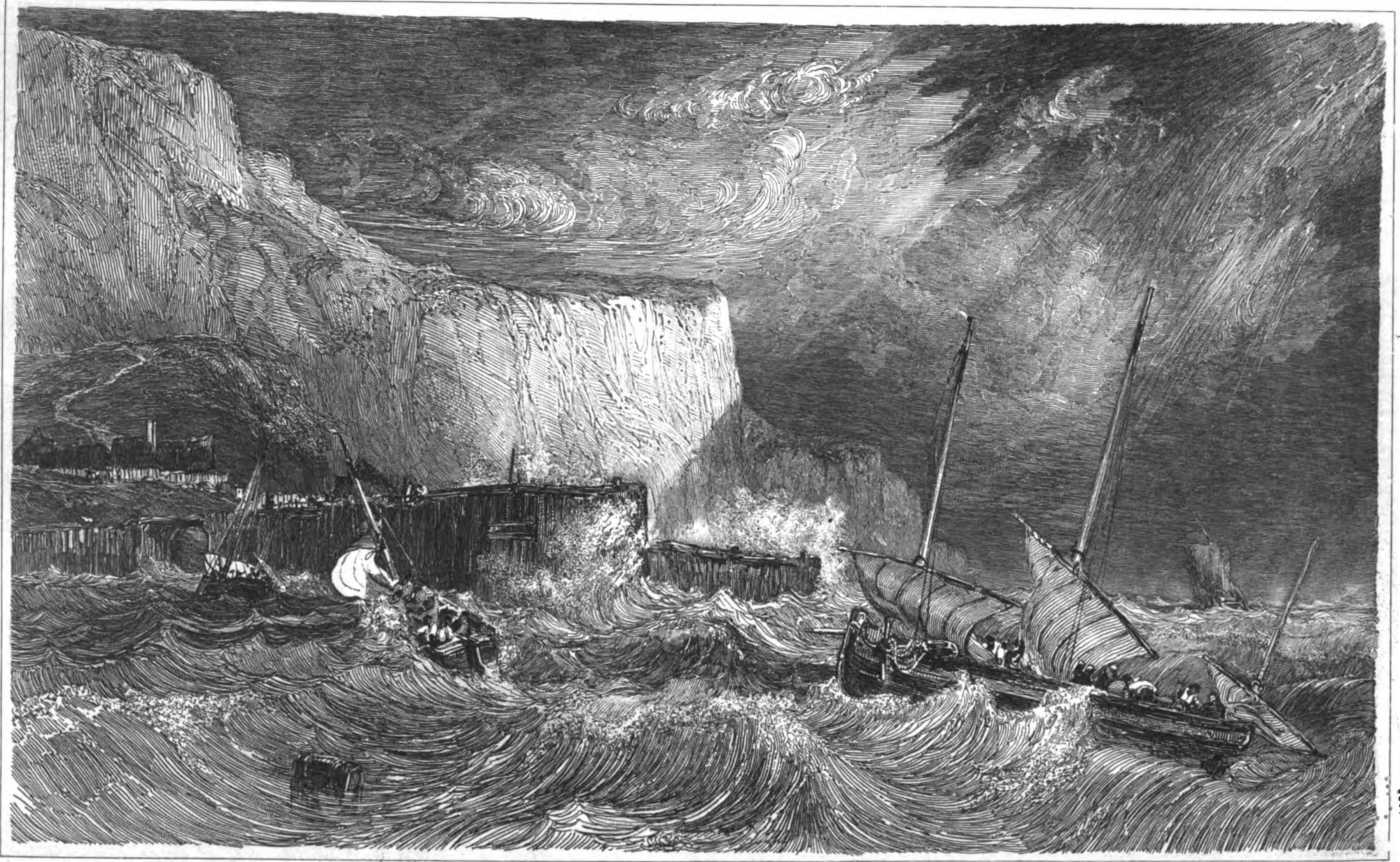
Déjà, dans notre premier volume, nous avons indiqué l'avenir d'une semblable association; nous en développerons les moyens et l'application.

L.

Capitaine de vaisseau.

(2) M. Castéra, l'un des membres les plus laborieux de





A. Rouargue. pinxt et sculpt.

Moeurs des pêcheurs.

—

CROYANCES.

Il est encore des lieux dans notre France où un voile d'impiété n'a point caché le ciel, où règne même, dans toute sa force, la foi antique; ces lieux, ce sont notre littoral, et surtout ses plages normandes et bretonnes.

Là, l'homme n'a point désappris à baisser la tête et à fléchir les genoux. Le souffle du XVIIIe siècle, qui, en voulant arracher de nos villes l'hypocrisie et le fanatisme, y a desséché la foi religieuse, cette source de fraternité et de dévouement, de bonheur général et individuel, n'a point éteint sur nos plages cette flamme sainte où viennent s'allumer les autres vertus, celles du moins qui peuvent pallier les incohérences et les anomalies de notre organisation sociale.

Deux causes ont pu concourir à la conservation des croyances religieuses sur nos côtes; la première est évidemment le peu de rapports qu'ont leurs populations avec celles de l'intérieur, auxquelles elles ne se mêlent jamais.

La vie du riverain s'immobilise en effet sur le lieu où il est né; il y reste toujours attaché par une affection si profonde, que ni le temps ni la distance ne l'affaiblissent jamais. Lorsque les expéditions lointaines, qu'implique sa profession, ou la nécessité du service, ne l'en éloignent point, c'est là que son existence s'accomplit, partagée entre la mer, où il vit le jour, et la terre, où la nuit il vient dormir, entre les flots dans lesquels il jette ses filets, et la grève où il vient les faire sécher. S'il reste quelque temps à terre, c'est comme les oiseaux marins, lorsque la tempête ne lui permet point de courir les lames.

Après ce motif, un autre, qui n'a peut-être pas moins contribué au résultat dont nous cherchons les causes, c'est la nature même des lieux sur lesquels les marins passent leur vie.

Devant les grands spectacles de cette mer, tour à tour sereine et turbulente, balançant mollement les navires sur les légers renflemens de sa houle, comme une mère ferait d'un berceau; ou bien furieuse et blanche d'écume, ébranlant la plage sous ses lames bondissantes; devant cette force dont il est souvent le jouet, et cette immensité toujours déroulée sous ses yeux, l'homme, pénétré de sa faiblesse, a besoin de se prendre à quelque grande idée. La pensée d'un être suprême ne devient-elle pas nécessaire à celui qui contemple la mer, pour relier cet élément puissant et terrible aux harmonies de l'univers?

la Société d'encouragement pour l'industrie, est l'inventeur d'un système de navigation sous-marine dont nous parlerons.

Une remarque que nous devons pourtant faire, c'est que le riverain pourrait être comparé à l'Antée mythologique, qui tirait toute sa force de la Terre, sa mère; lui, il semble emprunter, non la force, mais sa foi aux bords où il est né. Qu'il vienne à en être arraché, qu'il soit jeté, par quelque levée de marins, dans la batterie d'un vaisseau, il semble prendre en oubli toutes ses croyances pour vivre dans la brutale impiété qui s'est généralement impatronisée sur les gaillards des navires de l'Etat. Mais qu'il lui arrive de quitter le service pour regagner sa cabane au bord de l'Océan, vous le voyez dépouiller tout d'un coup cette philosophie grossière et revêtir sa première simplicité de foi.

Aussi est-ce parmi ces marins que la pêche de la morue ou du hareng enlève quelques mois, chaque année, aux rives de France, pour les porter dans les eaux de l'Angleterre ou dans les havres de Terre-Neuve, qu'il faut chercher, dans toute leur force, les pensées de religion.

C'est à leur retour que s'accomplissent ces vœux formés par un équipage entier, au milieu d'une tempête, dans ces momens critiques où, la manœuvre étant devenue impuissante, ils remettent leur vie entre les mains de Dieu, vœux qui s'accomplissent alors avec une fidélité aussi ponctuelle qu'ils ont été formés avec une foi vive.

C'est également parmi les pêcheurs, dont les petits bateaux livrent chaque matin leur voile carrée ou triangulaire à la brise qui les rapporte chaque soir dans leur havre étroit, que l'on trouve également ces vives croyances. Souvent le cierge promis dans le danger est allumé par la femme du pêcheur auprès de l'image de la Vierge, devant laquelle celui-ci, vieux loup de mer, vient, après le coup de vent, prier à deux genoux.

Car c'est surtout à la Vierge, cette *étoile du Nord*, comme ils la nomment dans leurs cantiques, que s'adressent leurs vœux et leurs prières. C'est la femme, mère du Christ, que, dans leurs ingénieuses fictions, ils placent pour leur ambassadrice auprès de Dieu : poétique instinct qui leur a fait choisir comme le cœur le plus accessible à la pitié, celui d'une femme, et comme la plus puissante intercession, la voix d'une mère. Aussi celui qui parcourt nos plages ne rencontre-t-il point de chapelle entourée d'une vénération plus profonde que celles dédiées à la Vierge. Chaque contrée a la sienne; mais parmi toutes ces églises, il en est encore quelques-unes dont la célébrité s'est étendue à une plus grande étendue de pays, où sa patrone est invoquée sous un nom spécial et consacré; la Normandie a sa Notre-Dame-de-la-Délivrance, et la Bretagne sa Notre-Dame-de-Bon-Secours.

Une chapelle, également célèbre, est celle construite sur un mont qui domine Fécamp, et

à laquelle elle a donné son nom : Côte de la Vierge.

A une fête de l'année, vouée à Marie, les bateaux pêcheurs et les canots de plusieurs parties de cette plage, quittent l'anse ou le havre qui leur sert d'abri, et au moment où le soleil est près de se noyer dans les flots, les marins hissent leurs voiles ou bordent leurs avirons, et glissent au large jusqu'à ce qu'ils aient pu découvrir la petite église bâtie au-dessus de la falaise; puis, après avoir murmuré une courte prière, ils regagnent aussitôt le rivage avec confiance; car c'est pour eux une conviction profonde, que la Vierge, en les bénissant, a éloigné tout malheur de leurs bateaux.

Il faut une tempête dans toute sa violence pour les faire déroger à cette coutume pieuse. Nous les avons vus, comme M. Rouargue, au burin duquel nous devons la gravure de cette livraison, à travers les lames d'une mer dure et creuse, accomplir ce pélerinage. F. G.

VARIÉTÉS.

Penalto le pirate.

SOUVENIRS DE QUART.

Embarqué sur un joli trois-mâts qui faisait la navigation des États-Unis, je faisais ma première campagne d'officier, et je désirais plus ardemment que jamais de retoucher au port, fier que j'étais de ma petite importance vis-à-vis de mes camarades. En outre, la traversée avait été dure, et partis depuis vingt jours seulement de New-Yorck, nous étions arrivés en latitude de la Manche, sans que le temps nous eût permis de faire les observations astronomiques nécessaires pour attérir.

Une nuit, cependant, le vent avait un peu diminué de violence; mais une pluie battante et fraîche suintait des voiles et des cordages : une brume épaisse enveloppait le navire à ne voir ni ciel ni mer. Quoique bien renfermé dans ma vaste capote de Russie, et le menton garé du froid par une épaisse cravate de laine rouge, je piétinais malgré les coups saccadés du roulis et du tangage, car le froid me pénétrait encore. Je pensai alors à la salle à manger de ma mère, qu'un vaste foyer échauffait en ce moment,... et qu'enfant j'avais souvent abandonnée pour aller courir les neiges. Je regrettais!...

D'ailleurs la pluie, d'abord fine et légère, devenait de plus en plus dense et froide. Le vent s'écoutait!..... Il venait par rafales, par caprices,..... comme presque toujours à la fin d'une tempête. Oh ! la salle à manger de ma mère !

J'appelai le mousse.

« Va, lui dis-je, me chercher une bouteille de rhum et un verre. »

Alors je fis passer sur l'arrière du navire, à l'abri du vaste capot de la chambre, les pauvres matelots qui s'étaient blottis au pied du grand-mât, et qui, comme moi, ruisselaient de la pluie et des lames que le vent jetait à bord.

Ils ne se firent pas répéter mon invitation, ils la comprirent parfaitement au moindre geste, bien mieux que si j'eusse crié dix fois de prendre un ris aux huniers.

Bonne nature d'hommes! Uniforme, semblable en tous pays et en tous temps ! Quel plaisir j'allais leur faire avec ma bouteille pleine et mon verre d'une bonne capacité !

« Allons, maître Palanquin, dis-je au plus ancien, un vieux roué de service, buvez ça sans faire la grimace !

— Oh! lieutenant, que c'est joliment envoyé ça, et à propos, que j'dis! Dans un verre à patte! Tonnerre! Y a long-temps qu'ça n'ma jamais arrivé d'boire dans un verre à patte..... C'est malheureux qu'i n'serait pas un peu plus grand..... Y n'y a pas de quoi mettre à peine dans ma dent creuse!.... »

Et il avala le verre de rhum, maître Palanquin, comme s'il l'eût versé dans un entonnoir, sans que le moindre mouvement guttural en annonçât le passage à l'estomac.

« A vous, dis-je à un autre, en remplissant ainsi le verre jusqu'au dernier...

— Ah! regardez donc Penalto, dit Grimelle, le farceur du bord; y boit ça en deux ou trois coups! Y charge en cueillette!... Tiens! est-ce qui ne buvra pas tout? Donne vieux! Ah! ouach! plus souvent!

» Est-y engagé au moins avec le verre à patte?.... C'est pis qu'une poule qu'a trouvé un couteau?

— Ah! ah! c'est vrai, dirent les autres.

— Dis rien, matelot! ça va l' lancer,.... nous l' frons blaguer.... A peine si j'ai tant seulement entendu la couleur de ses paroles depuis qu'il est à bord, celui-là!

— Allons, Penalto, déride-toi un peu, vieux canard; conte-nous queuqu'histoire de ton pays, dit Grimelle.

— Eh oui ! toi qu'as des livres dans ton coffre, tu n'en sais, ajouta maître Palanquin. Envoie-nous ça, voyons ! Tiens, mets-toi à ma place !... »

Mais aussitôt qu'il avait eu remis le verre dans lequel il n'avait fait que tremper ses lèvres, Penalto s'était assis sur le coin d'une cage à poules, et avait paru prêter fort peu d'attention aux interpellations de ses camarades. On n'apercevait alors que ses deux yeux noirs par-dessus le collet

relevé de son paletot. Puis, ayant bientôt baissé la tête, il parut se plonger dans une rêverie que les paroles des autres avaient à peine interrompue.

Mais si vous aviez vu entièrement la figure de cet homme, vous eussiez été frappé de son expression. C'était un reste de joli visage où luisaient deux grands yeux noirs, presque toujours animés par un regard dur, même farouche. Il avait un de ces souris amers et décevans qu'on ne définit point, et qui était resté comme gravé sur ses lèvres minces et faisait trait dans sa mobile physionomie. Avec un nez saillant et un teint brunâtre qui va assez,.... ajoutez une forte chevelure noire, longue et bouclée qui s'échappait de son bonnet de laine rouge, une taille svelte et élancée, de jolies formes de jeune homme, enfin, quoiqu'un peu grêles.

C'était un de ces êtres indéfinissables, sur le compte desquels l'opinion change continuellement sans pouvoir se fixer, suivant l'impression qu'on reçoit de leurs différentes manières d'être. Un composé de brutalité grossière, et, comme par souvenir, de minutieuses politesses, d'ignorance et de savoir, de fierté et d'abnégation,.... un de ces hommes dont le malheur paraît avoir traversé la vie en ne laissant après soi que des souvenirs poignans ou des remords...

Et pourtant le jeune marin comptait à peine vingt-cinq ans!

Les instances des matelots continuaient; lui, comme poussé par une détermination soudaine, il leva la tête, et jetant en arrière les longs cheveux mouillés qui voilaient son front, il s'arrangea commodément pour le roulis, et me parut disposé à satisfaire ses camarades.

J'étais curieux de savoir ce qu'allait nous dire cet homme, que j'avais souvent observé depuis notre départ des États-Unis où nous l'avions embarqué, à sa prière, en remplacement d'un déserteur. J'espérais que son récit jetterait quelque lumière dans le dédale de conjectures que j'avais formées sur son compte... Je m'appuyai sur la lisse, et j'écoutai.

« ... Je veux bien conter quelque chose, dit-il d'un ton brusque; mais attention! je ne veux pas qu'on m'interrompe!...

» Avez-vous entendu parler du *Faucon?* ce fameux pirate de Saint-Thomas, qui s'est fait un pavillon avec un lambeau français trempé dans du sang anglais?...

— Oui, répondirent plusieurs hommes.

— Hé bien! s'écria-t-il en élevant la voix, j'en étais le capitaine!

— Toi? murmurèrent ses camarades.

— Blagueur! » ajouta Grimelle.

J'avoue que cette brusque confidence ne m'étonna point; j'avais déjà deviné que le passé de cet homme était quelque chose de grand, la conséquence d'une capacité, d'un caractère violent, vice ou vertu, penchant au bien comme au mal, suivant que cela s'était présenté. Il paraît que le mal avait prévalu, et le reflet de ce passé s'étendait sur l'avenir... C'en était fait!

Je l'observai soigneusement pour trouver en lui quelque impression. La clarté de la lampe de la boussole, que par intervalle le roulis étendait sur son visage, me fit apercevoir deux grosses larmes qui tremblaient dans ses yeux; ses dents blanches s'imprimaient sur le rose ardent de ses lèvres; du pied il frappait le pont... Il paraissait en proie à de violens souvenirs.

Et les matelots causaient.

Puis Grimelle, d'un air incrédule :

« Dis donc, vieux, étais-tu méchant quand t'étais capitaine?... Mangeais-tu à la chambre?... Avais-tu...

— Ne plaisantez pas, interrompit le pirate, avec un accent concentré... J'ai plus coupé de têtes que vous de bouts de bitord! »

Grimelle se tut et changea de place.

« Eh bien! corsaire, pirate, ça que tu voudras, c'est un métier comme un autre, quoi! dit le vieux Palanquin; allons, matelot, pisque t'a été ça... eh bien! conte-nous quelque chose, à seule fin que j'sachions quelques-uns des tours des flibustiers... Pas vrai, Grimelle? »

Un autre répondit : « Eh oui!

— Savez-vous, dis-je en m'adressant à Penalto, que vous vous exposez étrangement en embarquant ainsi sur un bâtiment français pour un port de France?

— Monsieur, me répondit-il en m'adressant plus directement la parole, quelque affreux que soit le métier auquel je me suis livré, j'étais né pour une carrière heureuse. Mon père et ma mère étaient honnêtes, non pas comme l'entend le monde, mais dans toute l'acception morale du mot...: cela vaut mieux, pourquoi m'auraient-ils fait avec des penchans criminels? Le monde ne sait pas toujours qu'il y a chez l'homme deux volontés qui luttent continuellement, le bien et le mal, comme on est convenu de les appeler. A un certain âge, à celui où l'on se trempe pour la première fois dans les passions par exemple, la tête a plus de force que le cœur. Un jour, chez l'homme bien né, dont l'éducation a développé les sens honnêtes, le cœur rachètera les fautes de l'exaltation du premier âge... Pourquoi la société étale-t-elle toutes ces séductions aux regards universels, quand un petit nombre d'êtres privilégiés sont appelés seuls à en jouir?... J'ai voulu de l'or, des femmes, des plaisirs... parce que mes sens et mon exaltation de poète m'en donnaient une irrésistible soif; ma condition m'en refusait et me condamnait au travail... Je me suis fait pirate! Oh! alors j'ai pris du bonheur par tous les pores, je me suis enivré de vins précieux et des caresses de femmes que mon or payait... Je n'y pensais pas..., ce fut une ivresse d'une année!

Ivre au combat, ivre au plaisir, je ne discernais plus les crimes dont les premiers me couvraient la honte qui s'attachait aux autres; je n'aimai jamais qu'avec mon cerveau, mon cœur s'était enveloppé dans une cuirasse de pudeur que mon enfance avait laissée en moi... Je fus pirate! Oh! pirate, c'est être tout! c'est être craint, c'est être haï, c'est être riche; courir de beaux dangers, mettre sa vie en jeu à chaque nouvelle partie, gagner souvent pour ne perdre qu'une fois!... Être pirate, c'est être maître de la vie des autres, sublime despotisme que la réussite consolide, trône élevé sur les cadavres et sur l'or. Et puis quel courage que de vivre ainsi au milieu d'hommes de sang qui vous craignent et vous détestent! car les compagnons détestent le pirate... Ils convoitent sa place, sa part des dépouilles; comme lui ils n'ont qu'une vie à risquer, mais celui qui les commande s'est mis à leur tête sans qu'on lui ait dit: « Mets-toi là! » C'est alors une volonté ferme de commander et de casser la tête à qui dirait: « Pourquoi toi? » La force de la volonté le fait maître, bientôt la force brutale le maintiendra. Le succès justifie tous les actes... A terre, le pirate ne dit pas: Qui me veut pour chef? Il dit: Je suis chef! qui vient avec moi? »

Et ses yeux échangeaient des éclairs avec l'orage; et sa voix avait une puissance qui imposait à tous, et son attitude fière et animée était belle, dans ce tableau qu'il formait, lui, jeune homme brun, au regard d'aigle, avec son bonnet phrygien, son costume pittoresque... Et ces matelots blottis, tous les yeux fixés sur un même point: le pirate! — Et les éclairs qui, avec la lumière de l'habitacle, inondaient ce tableau qu'encadrait l'orage!... l'orage aux grandes voix plaintives et mélancoliques, aux voix vagues comme des désirs d'enfant, et qu'on dirait formées par les derniers gémissemens de tous les naufragés!

C'était impressionnant.

D'autant plus que tous se taisaient: lui seul parlait... lui et la tempête!

« La vie, criait-il; ah! j'y tiens bien peu, à la vie!... Mille fois je l'ai jetée à la mort... Bah! rien! Et puis la vie est belle quelquefois... avec des richesses, de l'or! J'ai eu à moi seul plus d'or que l'Océan n'a de bourrasques.—Des passions! J'ai satisfait plus de vengeances qu'un roi; car, quand je désignais une tête, moi, je n'étais pas obligé, pour qu'elle tombât, de charger des hommes de lui trouver un crime... Mon long poignard à deux tranchans!... »

Le jeune marin en était venu à oublier ce qui l'entourait; le bouleversement de ses idées était plus grand encore que celui de l'atmosphère.

Les matelots le regardaient avec un étonnement stupide chez quelques-uns, curieux chez les autres: il y eut un bon moment de silence. Puis le pirate reprit par ces mots:

« Et puis, la fièvre a cessé. Le passé s'est dressé derrière moi comme une grande ombre saignante. — L'avenir m'a paru un précipice au fond duquel je voyais encore du sang. Mon imagination en trempait mes vêtemens, et je voyais chacun me fuir pour éviter un contact qui les flétrissait... J'ai songé à la mort, autre précipice au fond duquel je n'ai rien vu; le mot seul m'a paru quelque chose, encore ne l'ai-je pas pesé et suis-je passé outre. — J'étais au réveil de ma vie de pirate, et j'aiguisais cette fois pour moi mon poignard, quand un fil en a retenu l'action; ce fil fut une espérance, cette espérance un amour. Ensommeillé au fond de mon cœur, le malheur, en y passant, le réveilla. Je ne voulus plus mourir. Je détestai ma vie passée, l'or qu'elle me laissait, le rang, honteux à mes regards, dont j'avais été fier un jour; je fuis, et ne songeai plus qu'à revoir cette femme, qu'enfant j'avais aimée. — Voilà le secret de ma présence ici, Monsieur; mais je me croyais fort, parce que j'étais fort dans le crime; aujourd'hui je suis faible contre les remords, et si peu confiant dans l'avenir! Car l'avenir que me feront les hommes, si les règles sociales m'en laissent un, ne sera-t-il pas éternellement assombri de mon ineffaçable passé? — Pourtant, j'aurais dû mieux y songer. La mort est un devoir quand on est à charge à soi et aux autres... Compter sur un amour de femme pour refaire sa vie!...

— Le grand foc est déferlé, interrompit un matelot; je l'entends battre!

— Prenez un bout de ligne, allez le serrer comme il faut, lui dis-je.

— Lieutenant, seul!..... c'est lourd,..... il est tout mouillé,..... et puis le tangage!.....

— Allez un autre homme avec lui, » dis-je au groupe.

Penalto s'élança. Je voulus le rappeler... Le timonnier, qui ne veillait point, laissa loffer le navire. Une forte lame tomba sur le gaillard d'arrière, l'habitacle fut chaviré... Je me cramponnai sous la lame,... le navire donna un fort coup de tangage.

Puis, un instant après:

« Un chapeau à la mer! A qui le chapeau? cria-t-on.

— Un chapeau? Non, dit Grimelle, c'est un homme!

— Qui? qui? demandèrent dix voix.

— Penalto! s'écria un matelot qui rentrait du beaupré, où il serrait le foc; il a dérappé au coup de tangage... Le bout du raban qui fouettait l'a enlacé autour du cou;... il a balancé un instant; puis, à un second coup de tangage, l'avant du navire s'est relevé avec le raban seul.

— Pauvre b.....! dit Grimelle. »

Ce fut son oraison funèbre.

Jules-Lecomte.

M. de Blosseville (1).

Il y a dans la vie d'un homme un enchaînement de circonstances qu'il doit parcourir pour accomplir sa destinée.

A ceux qui ne croient pas à la fatalité, nous pourrions offrir la vie et la fin déplorable de M. de Blosseville, intrépide navigateur, que le sort a jeté sur un frêle navire voguant vers des côtes lointaines et peu connues.

Le lieutenant de vaisseau de Blosseville avait montré, jeune encore, le plus vif désir de se livrer à des voyages de découvertes. Son imagination s'exaltait aux récits des voyageurs; leurs fatigues, leurs dangers, leurs aventures, tout cela était envié par le jeune Blosseville. Quelque temps avant son départ, il écrivait, au sujet des voyages du capitaine Dillon, ces lignes remarquables, où se révèlent, avec tant d'abandon, toutes les circonstances de sa destinée, de son avenir :

« Obtenir la renommée la plus pure et la plus universelle comme navigateur, guerrier, savant, philantrope; paraître en ami et en bienfaiteur auprès de tous les peuples de la terre, comme pour mériter plus de regrets et de larmes; puis ensevelir subitement une affreuse destinée dans toutes les horreurs du mystère, tel fut le partage de Lapérouse. La France vit voler une fois des vaisseaux sur les traces de ses enfans; mais elle manqua de persévérance; elle n'aurait dû cesser ses efforts qu'après avoir inutilement consulté les plus petites îles, les moindres rochers, et ne compter que sur elle-même pour explorer des parages si rarement sillonnés par les navires de l'Europe. Les géographes seuls savaient combien de rivages inconnus pouvaient encore un jour fournir une terrible réponse à nos recherches, à notre curiosité; aujourd'hui que des centaines de pavillons flottent sur tous les points du grand Océan, on devait s'attendre à recueillir enfin des nouvelles de nos navigateurs. Cet espoir n'a pas été déçu. Dans le monde civilisé, il n'est personne qui n'ait lu avec avidité les rapports du capitaine Dillon; il n'est aucun peuple qui ne l'ait félicité de sa grande découverte... »

Puis il ajoutait :

« Après avoir lu la relation de la relâche à Botany-Bay, de *la Boussole* et de *l'Astrolabe,* on suit avec anxiété ces frégates à Anamouka, auprès des dangers de la Nouvelle-Calédonie, et jusqu'au récif malheureux de Vanikoro. Ici nous avons déploré la mort fatale d'un grand nombre de nos compatriotes, mais nous nous sommes plu à préserver leur chef de tout accident, et nous n'avons pas voulu perdre une dernière espérance en faveur des victimes d'un second naufrage. Nul doute maintenant que le navire construit à Païou, avec les débris de *l'Astrolabe* et les bois de Vanikoro, n'ait éprouvé un sort déplorable; mais les îles Salomon, la Louisiade, la Nouvelle-Guinée orientale n'ont pas été visitées, à proprement parler, depuis plus de quarante ans, et il serait cruel, quand des frères nous appellent peut-être, de décider froidement, au milieu de toutes les jouissances, que les faibles chances de succès ne légitiment pas la légère dépense de l'entreprise. »

Ce sont bien là les sentimens généreux de Blosseville. Qu'était-ce pour lui qu'une légère dépense, que la perte de sa vie, si, à ce prix, on pouvait rendre à la France des hommes qui souffraient loin d'elle depuis plus de quarante ans?

« Nous avons enfin quelques données sur le sort de Lapérouse et de ses compagnons, ajoute-t-il; j'ai confiance aux rapports du capitaine Dillon, qui sont d'ailleurs contrôlés par les recherches de MM. Durville et Legoarant. Ces trois navigateurs sont d'accord sur tous les points principaux. On peut les résumer ainsi :

» Dans une nuit obscure et par un temps affreux, *la Boussole* fit côte sur des récifs de corail qui s'étendent au sud de Vanikoro. L'eau était profonde, la mer très-grosse : le navire fut promptement démoli; la majeure partie de l'équipage disparut dans les flots, et fut la proie des requins. Suivant la version la plus favorable, trente hommes se sauvèrent; suivant d'autres rapports, quatre seulement échappèrent à la mort; mais il peut se faire que ce soient les armes et la barbarie des naturels qui aient réduit le premier nombre au second. Il est en effet hors de doute, malgré la réticence de ceux-ci, qu'ils firent un mauvais accueil aux naufragés, qu'ils appelaient des esprits de vaisseaux, et qu'ils vécurent dans un état continuel d'hostilité avec les hôtes que le malheur leur avait donnés. *L'Astrolabe*, victime de son dévoûment, paraît avoir fait côte le lendemain en cherchant à connaître le sort de sa conserve. Elle toucha dans un endroit plus favorable et mieux abrité, en cherchant peut-être une passe dans les récifs. L'équipage entier put gagner la terre, et la carcasse du navire fournit d'immense ressources

(1) Lorsqu'en 1832 on n'avait plus de nouvelles du capitaine Ross, qui depuis trois ans était retenu dans les glaces polaires, les journaux anglais appelèrent sur lui l'attention des marins, et particulièrement des baleiniers qui fréquentent ces mers arctiques, en les invitant à ne rien négliger de tout ce qui pourrait s'offrir à les mettre sur les traces de l'intrépide navigateur. — Notre tour est venu d'invoquer la sollicitude générale pour le jeune officier auquel le gouvernement français a confié une mission dont l'issue donne depuis long-temps les plus vives inquiétndes.

La canonnière-brig *la Lilloise*, commandée par M. Jules de Blosseville, lieutenant de vaisseau, a été expédiée de Dunkerque, dans la nuit du 2 au 3 juillet 1833, pour protéger la pêche de la morue sur les côtes d'Irlande. M. de Blosseville était aussi chargé de tenter d'approcher des côtes du Groënland, et d'en faire l'exploration; mais d'après ses instructions, il devait être de retour en France au mois de septembre suivant. *La Lilloise* n'est pas revenue, et le gouvernement n'en a pas de nouvelles depuis le mois d'août. (*N. du R.*)

pour sortir de la terre d'exil. On a reconnu l'endroit où les naufragés dûrent bâtir leur goëlette ou leur brig; on a vu les souches des arbres qu'ils coupèrent, et les vieillards se sont rappelés qu'au bout de sept lunes ils avaient remis à la voile, ne laissant dans l'île que deux de leurs compagnons. Depuis lors on n'a plus entendu parler du navire qui portait la fortune de nos frères infortunés; mais des souvenirs plus récens s'attachent aux deux Français qui demeurèrent à Vanikoro, si toutefois leur existence dans l'île ne fut pas de peu de durée, ainsi que le pense M. Durville. Le capitaine Dillon rapporte, en effet, d'après les insulaires, qu'un des Français était mort trois ans avant son passage, et que l'autre avait quitté l'île à une époque encore plus rapprochée, fidèle à la fortune d'un chef que le sort des armes forçait à s'expatrier. Il semble vraiment qu'une fatalité singulière se soit toujours opposée à une connaissance parfaite des traces que nous cherchons. Si ces deux hommes ont vécu aussi long-temps à Vanikoro, avec quel regret n'ont-ils pas dû contempler les voiles lointaines de *l'Espérance*, de *la Recherche*, de *la Pandora*, du *Hunter* et de *la Coquille!* Eux seuls auraient pu fournir des détails dont nous sommes avides. Nous ne sommes peut-être destinés qu'à connaître l'ensemble d'un événement qui n'est raconté, par la plupart des naturels de Vanikoro, que comme une tradition. La crainte des représailles s'oppose à l'exactitude des récits, et toutes les recherches pour trouver quelques papiers, quelque inscription laissés par des Français, n'ont été couronnées d'aucun succès.

» La relation dont je vous parle doit être méditée par les navigateurs que leur mission conduira dans les îles de la Polynésie; ils pourront profiter de la longue expérience du capitaine Dillon, qui donne d'utiles conseils sur la conduite à tenir avec les peuples demi-barbares. Pour entrer dans leurs idées, calmer leur défiance et obtenir leur respect et leur amitié, tout ce qu'il dit est bien pensé... »

Après avoir lu ces notes, écrites par M. de Blosseville lui-même, on ne sera plus surpris de voir cet officier demander avec instance le commandement d'une corvette destinée à un voyage de découverte. *La Lilloise* lui fut confiée : c'était une canonnière-brig de huit canons, construite en 1822, vieux bâtiment peu propre à un voyage de circumnavigation. Mais de Blosseville, animé d'une noble impatience, ne fit aucune difficulté de lui confier sa fortune et celle de ses compagnons, trop heureux d'avoir enfin obtenu la mission qui faisait l'objet de tous ses vœux. Il partit plein d'espoir et de confiance dans le succès de son entreprise. Cette persévérance, que n'avaient pas eue ceux qui l'avaient précédé dans ce périlleux voyage, il devait la pousser jusqu'au bout, et il se promettait bien de ne pas laisser un seul morceau de côte à explorer, soit à Vanikoro, soit aux îles Salomon, à la Louisiade et à la Nouvelle-Guinée orientale.

M. de Blosseville est-il encore occupé de ses recherches dans quelques parages solitaires peu fréquentés, ou bien, comme tout le fait craindre, a-t-il, comme Lapérouse, enseveli son affreuse destinée dans toutes les horreurs du mystère? La France, qui lui a montré tant de sympathie, aura-t-elle des larmes à verser sur la perte de cet officier et du brave équipage qu'il commandait? Nous serons sans doute condamnés à cette alternative de crainte et d'espérance jusqu'au retour de la corvette *la Recherche*, qui va partir de Brest pour un voyage de découvertes. Puisse-t-elle avoir un meilleur sort que *la Boussole* et *l'Astrolabe* de Lapérouse, que *la Lilloise* de Blosseville! L.

Pêche de la Sardine.

La Sardine, individu de la famille des *Clupées*; — *Clupea Sprattus*, de Linnée; — *Sardin* ou *Sprat*, des Anglais; — *Sardina*, des Espagnols; — *Cradeau*, dans quelques départemens du nord de la France; — *Haranguet*, dans le Nord; — *Royan*, à Bordeaux.

C'est à la variété des climats que comprend la grande étendue du littoral de la France, c'est à la configuration découpée de ses côtes et à l'exposition protectrice de ses nombreuses baies, qu'elle est redevable de l'avantage d'avoir dans les eaux de ses rivages les espèces multipliées et les quantités incroyables de poissons qui les peuplent. Comparée aux autres pays maritimes de l'Europe, elle est la mieux dotée dans la répartition naturelle de ces tributs de l'Océan, devenus pour elle des branches de prospérité, autant qu'une ressource alimentaire pour ses habitans.

De toutes les diverses pêches qui offrent aux départemens de la France leurs inépuisables sources de richesses et d'industrie, celle de la *sardine* est la seule dont elle ne partage pas les avantages avec ses voisins; c'est une redevance océanienne dont le golfe de Gascogne est pour elle l'exclusif réservoir, non-seulement parce qu'elle n'a pas sur cette mer de vis-à-vis qui revendique le droit naturel d'y puiser, mais parce que les côtes de ce golfe, et particulièrement celles de la Bretagne, paraissent de leur nature spécialement affectionnées par ce clupé, et les seules propres à y attirer ses innombrables légions.

Certes, ce n'est pas à voir ce petit poisson sous les divers aspects que lui donnent les préparations qui le livrent à la consommation, que l'on reconnaîtrait en lui l'une des œuvres les plus admirables de la création, non-seulement pour le goût fin de sa chair délicate, que la sensualité proclame la meilleure entre les diverses espèces

de clupées, mais pour les perfections de ses formes et la variété de ses riches couleurs, et qui nous autorisent à dire avec Célerin, Daubenton et d'autres naturalistes, que la sardine est entre les espèces vivantes de l'empire des eaux ce que le colibri est parmi les habitans ailés de l'air, *un bijou vivant de la nature*.

Voici ce qu'en dit Célerin : « La sardine a la tête pointue, proportionnellement grosse, et souvent dorée ; le front noirâtre ; les yeux gros ; les opercules ciselées et argentées ; la ligne latérale droite, mais à peine visible ; les écailles tendres, larges et faciles à détacher ; le ventre terminé par une carène tranchante et recourbée de 15 ou 17 centimètres de longueur ; les nageoires petites et gris d'argent ; les côtés argentins et moirés de vert ou violet tendre, le dos arrondi et bleu diapré de sombre ; etc. »

La rapidité et la sécheresse de cette description ichtyologique laisseraient encore dans le doute sur les beautés de ce petit poisson, si l'on ne se rappelait qu'elle est faite sur l'individu hors de son élément d'existence, et que sa robe ainsi que ses formes ont déjà perdu de leur éclat et de leur grâce ; mais il faut le voir s'ébattre librement dans son empire, pour jouir du prestige de ses perfections ; il faut le voir se promener par un jour de soleil, dans la transparence de l'eau des baies sablonneuses, ou sur les fonds granitiques qu'il parcourt en colonnes profondes. Là seulement on pourra croire à son incompréhensible rapidité, à sa souplesse, aidée de sa caudale scintillante, aux reflets éblouissans de son corsage d'argent et d'azur ! Là, aussi, on verrait la surface de la mer révéler aux pêch urs la présence de leurs épais bataillons, par les diverses teintes qu'elle emprunte des reflets de leurs masses serrées, soit que, suivant une même direction, elles ne montrent au soleil que leurs dos azurés, soit que, par un mouvement simultané, elles présentent ensemble à ses rayons l'or et l'opale de leurs brillantes carènes.

Les sardines n'ont pas toujours fréquenté le parage dont elles paraissent avoir décidément fait élection. Il est même présumable qu'elles ne s'y sont présentées que depuis sept à huit siècles, et d'abord en si petit nombre, que les anciens Bretons n'en faisaient pas la pêche ; mais alors, et selon l'assertion de quelques naturalistes anciens, elles habitaient d'autres mers qu'elles ont abandonné depuis. La Méditerranée et particulièrement les eaux de la Sardaigne, d'où elles tirent leur nom, la Baltique au nord, ont vu tour-à-tour leurs innombrables myriades ; mais, soit que les profondeurs refroidies ou que les fonds volcanisés de ces mers ne fussent pas appropriés au tempérament de ce clupé, soit que toute autre humeur d'inconstance le porte à changer de parage, toujours est-il qu'il a complètement déserté ses premières stations pour les eaux de la côte de Bretagne, dont la température moyenne lui convient peut-être mieux, et où les accidens d'un rivage déchiré lui offrent d'ailleurs des fonds sableux, dans des baies larges et peu profondes, et des abris contre l'agitation de la mer, sous la projection des caps et des écueils dont cette côte est hérissée.

Une autre hypothèse sert à expliquer *spécieusement* la prédilection des sardines pour les côtes de Bretagne, et fait présumer de leur persistance pour ne pas les abandonner de sitôt ; c'est celle qui admet que les courans naturels de la mer sur ce parallèle venant de l'ouest, aidés d'ailleurs par les furieux et fréquens coups de vent de cette partie, apportent jusque sur les côtes du golfe de Gascogne le *graissin* et la *laite* de morue dont les eaux du banc de Terre-Neuve (si prodigieusement peuplée de ce poisson) sont imprégnées, et dont les sardines sont très-friandes.

Les recherches sur l'époque de l'abandon par les sardines, des parages qu'elles fréquentaient d'abord, et de leur première apparition sur nos côtes, n'ont fourni que des résultats incomplets.

Les actes du temps ne font presque aucune mention de la pêche de la sardine. Dans le réglement de Gilmirez, archevêque de Compostelle, publié en 1133, nous voyons qu'à cette époque on la pêchait en Sicile ; car les assises de Naples en 1178 maintinrent les droits que ce poisson acquittait. En Provence, nous ne connaissons qu'un seul acte où il soit fait mention de sardines, c'est une charte de 1324. Nous trouvons aussi dans les archives du syndicat des pêches de la sardine sur nos côtes bretonnes, que c'est après que Fouquet eut acheté Belle-Ile du sire de Gondy de Retz, en 1658, qu'il organisa lui-même cette pêche en branche d'industrie, et qu'il fit les frais des premiers établissemens de pêche.

Les sardines ne restent sur les côtes que sept mois de l'année. Elles commencent à y paraître au mois d'avril. Elles sont alors petites ; leur longueur n'excède pas 9 centimètres. Elles y restent jusqu'au mois d'octobre, après avoir acquis le maximum de leur longueur, 17 à 18 centimètres. C'est alors qu'elles abandonnent nos rivages.

Leur émigration pendant les cinq mois de leur absence est un sujet de merveilleuses interprétations, sans solutions positives. Où se réfugient leurs nombreuses légions composées alors d'individus à leur plus grande dimension ? D'où reviennent-elles, pour venir occuper nos rivages en même nombre, mais de dimension si peu développée, que leur pêche, plus nuisible que profitable au commerce, est ajournée au deuxième mois de leur retour ? Voilà des questions qui sont encore des mystères.

C'est au mois d'avril, disons-nous, que les sar-

dines, revenant avec les beaux jours, viennent rendre aux pêcheurs répandus sur les rivages de la Bretagne l'espoir et l'activité. Durant les mois d'hiver passés péniblement, les femmes et les enfans ont été occupés à la réparation des filets, tandis que les hommes, marins intrépides et pêcheurs infatigables, allaient au large de leurs côtes, dans leurs hardies *pesqueresses*, saisir, avec leur chalut, ou à la ligne, parmi l'écume d'une mer tourmentée, le poisson attendu par leurs familles nécessiteuses. Mais, un jour d'avril, l'équipage, à son retour du large, répand l'importante nouvelle *qu'il a vu des sardines!* Bientôt la nouvelle se confirme : les volées de mauves et de goëlands planant au-dessus de leurs bancs immenses, pour les saisir lorsqu'elles frôlent la surface de la mer, ne laissent plus de doute sur leur retour. Dès-lors, quel mouvement, quelle activité dans les villages, dans les baies, dans les presses! les filets, les chaloupes, les équipages, tout est prêt pour le jour où le syndic de la pêche en déclarera la libre pratique, et où elle sera publiée au prône de chaque paroisse. Alors une célébration religieuse, simple dans son cérémonial, mais imposante par la foi de son motif, vient solenniser l'ouverture de la pêche : le dimanche qui précède, tous les pêcheurs des environs, avec leurs familles, se rendent processionnellement, après l'office du matin, sur un promontoire qui domine la mer, et où un autel est dressé sans faste. Là, un bon prêtre, dans la ferveur de ses prières, appelle la protection du ciel sur cette mer d'espérance que les filets de la pauvreté vont bientôt fouiller.

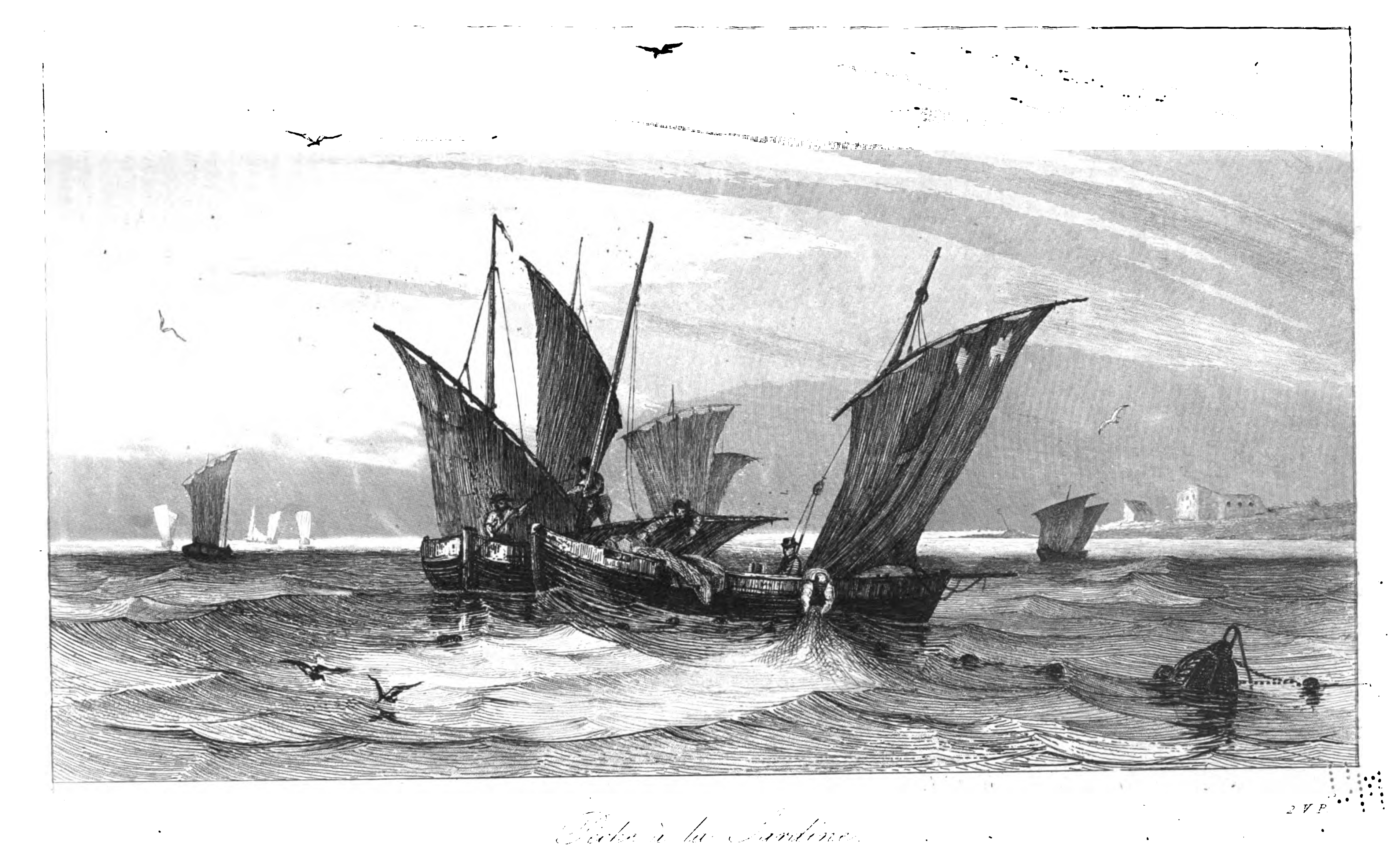
Dans l'arrondissement de l'île de Groix, en face de Lorient, c'est sur la mer même que cette cérémonie a lieu. L'autel est dressé dans une chaloupe que mille chaloupes entourent. Les pêcheurs l'appellent *la Bénédiction du coureau de Groix*.

Cet usage, consacré par le temps, et religieusement observé par le pêcheur breton, convient à ses mœurs et à son enthousiasme pour cette pêche qui fait son espoir et sa joie, et qu'il croit digne de l'intervention d'une Providence. Cette dévotion, sans bigoterie, sans superstition, n'est point en lui le fruit vulgaire d'une habitude religieuse imposée; c'est un besoin pour son âme pure et impressionnable d'invoquer, dans ses dangers comme dans ses espérances, la protection d'un pouvoir providentiel. C'est un sentiment imprimé par les périls où sa vie s'écoule à ruser avec la mort, parmi des rochers, des gouffres et des tempêtes; il est le trait qui complète en lui le type qu'il offre à l'observation, et elle sait s'il lui ôte rien des qualités qui le constituent le meilleur et le plus brave matelot de la marine de France. A ce titre, qu'on lui passe sa religiosité, qui, d'ailleurs, se confond si harmonieusement avec la poésie de sa vie toute d'émotion.

Les chaloupes pour la pêche de la sardine, connues sous le nom breton de *pesqueresses*, et en usage sur la côte depuis l'île de *Sein* jusqu'à Belle-Isle, sont les embarcations les plus hardiment construites et voilées sur nos côtes. Sans tillac, rases derrière, élevées de l'avant, pincées dans leurs formes, légères de charpente, leur carène aiguë, toujours enduite de soufre et de suif, glisse dans le fluide qu'elles sillonnent avec la vitesse des poissons qu'elle poursuit. Leur immense grand'voile sur un mât incliné, rapportant le point vélique sur l'arrière du centre de gravité de la chaloupe, la rend ardente, et peut lui imprimer une vitesse de sept à huit milles par heure, à cinq pointes du vent. C'est plaisir de la voir bondir de lames en lames, par une forte brise, inclinée sous son appareil de voiles noires, et évoluer sans s'arrêter dans le creux des houles, où elle disparaît parfois comme les mouettes qui la suivent.

L'armement d'une chaloupe consiste en cinq hommes d'équipage : le patron, trois matelots et un mousse, presque toujours parens entre eux; de cinq ou six filets dont la maille est selon la grandeur de la sardine du moment; de paniers, de sel, et de *rogue*, sorte d'appât dont les sardines sont friandes, et préparé par les nations du Nord, qui en font un commerce sur les côtes de Bretagne. Les chaloupes, ainsi équipées, débouchent toutes ensemble de leurs baies de relâche avant le lever du jour; elles se dirigent toutes vers l'endroit de la mer où les pêcheurs soupçonnent la présence des bancs de sardines, et que leur révèlent l'expérience et les circonstances du temps. Chacune, sans doute, manœuvre dans son intérêt particulier; mais sa manœuvre est si à propos pour l'espace de la mer où elles se trouvent toutes réunies, que cette manœuvre, imitée par toutes les chaloupes, devient généralement favorable. Plus le temps est beau, plus l'espoir est grand. Alors, si, du haut d'un cap élevé, on observe cette flottille nombreuse dont les petits vaisseaux, apetissés encore par la distance, voguent ensemble sous la même voilure, évoluant comme si une seule volonté en coordonnait les manœuvres, et tout cela dans les brillans reflets d'un soleil de juin, sur une mer bleue et unie, et sous des nuées d'oiseaux de mer qui revendiquent leur part de ce tribut de la mer, ce trait achève le tableau impressif que déroule l'aspect ossianique de ce vieux rivage armoricain.

Arrivés sur les bancs de sardines, et lorsque les pêcheurs les aperçoivent dans les profondeurs de l'eau, ils jettent un filet dans la mer, et qu'ils traînent derrière l'embarcation qu'ils ont orientée sous une petite voilure, en lui conservant la vitesse nécessaire pour tendre le filet, qui se tient droit et plongé, et soutenu dans cette position par les liéges attachés à sa ralin-



2 V P

Pêche à la Sardine.

gue supérieure, et qui flottent sur l'eau. Dans cette disposition, le patron veille, de dessus le petit tillac de derrière, le moment où les sardines, toutes réunies et serrées, passeront d'un côté quelconque du filet; et, quand cela a lieu, il jette à poignée, de l'autre côté du filet, la rogue ou appât dont les parties flottantes ou coulant lentement sont aussitôt aperçues par les sardines, qui se dirigent, pour les saisir, de toute leur folle vitesse. Elles sont nécessairement arrêtées par le filet, en embarrassant dans ses mailles leurs petites têtes qu'elles ne peuvent plus retirer.

Quelquefois, et selon l'avidité des sardines, une poignée de rogue a suffi pour charger le filet de poissons; alors, à ce filet on en ajoute un nouveau, et ils sont tous deux traînés par l'embarcation à la suite l'un de l'autre; l'un, rempli de poissons, l'autre, vide, et qui va se remplir de la même manière : à celui-ci on en ajoutera un troisième, puis un quatrième, et successivement jusqu'à six, lesquels étant tous remplis, ils sont rentrés dans la chaloupe, riches de leur proie et agités sous les frémissemens de leurs brillans petits prisonniers, qui scintillent comme autant de pierreries vivantes, et dont les nuances et reflets varient selon les périodes de leur agonie.

Aussitôt que les sardines sont débarrassées des filets, elles sont attentivement arrangées dans des paniers, par couches, et recouvertes de sel blanc. La même opération se renouvelle avec les filets, tant que les sardines sont attirées par la rogue, ce qui a lieu jusqu'à ce que la nuit ou un changement de temps vienne terminer la pêche.

Une bonne pêche doit fournir à chaque chaloupe de quinze à seize milliers, quelquefois dix-huit à vingt milliers de sardines. Alors avec quel joyeux empressement les patrons et leurs équipages manœuvrent pour apporter leurs sardines encore palpitantes au port voisin, où elles sont consommées fraîches, ou dans les presses, où elles sont préparées! Il faut voir alors ce conflit de chaloupes, d'évolutions, de marches rapides, et qui dure jusqu'au port, où la pêche est attendue par les consommateurs, par les marchands et par les malheureux, dont la part est faite d'avance par le pêcheur charitable!

Il est pris dans un an cinq cent soixante-seize millions de sardines, dont moitié se consomme fraîches, et moitié préparées; elles produisent à la vente 3,585,000 fr.

Cette pêche emploie environ cent cinquante bâtimens, chasse-marées ou autres, qui sont montés par plus de 3,000 marins, parmi lesquels figurent environ 1,600 mousses. Ce chiffre élevé enrichit d'autant les matricules de la marine, et se renouvelle chaque année.

La préparation, le transport et la vente de la sardine à terre, emploient quatre mille cinq cents personnes, dont moitié du sexe féminin; quatre mille quatre cent vingt personnes pour la circulation dans l'intérieur. La confection des filets emploie trois mille familles, faisant neuf mille travailleurs, dont les trois quarts du sexe féminin, dans une étendue de soixante-cinq lieues de côtes.

Gain annuel pour le peuple, manœuvres, travailleurs, marins, partie la plus indigente employée à cette pêche, à raison de 50 centimes par jour, pendant deux cent dix jours que dure la pêche : 2,830,170 fr.

Vente totale : 3,585,000 francs; bénéfice : quinze pour cent, la mise dehors ayant coûté 3,117,500 fr.

Avantage en industrie pour la France :

En construction, gréemens, armement de seize cents chaloupes ou chasse-marées : 115,000 fr.; vente de rogue française : 100,000 fr.

Tels sont les résultats de cette pêche intéressante. Ils seraient plus considérables si elle recevait protection et encouragement, ou au moins si elle n'éprouvait pas les entraves que lui suscite tous les jours l'administration des classes, en recrutant ses matelots parmi les patrons des chaloupes, etc.

Le capitaine P. Luco.

Tableau nautique.

NAVIRE FUYANT VENT ARRIÈRE.

Une tempête continuelle, une mer effrayante ont tellement fatigué et désemparé le navire, qu'il finirait peut-être par s'ouvrir s'il s'efforçait de rester encore long-temps à *la cape*. Une seule ressource peut être tentée pour sortir de cette position, dans laquelle les pompes suffisent à peine à vider l'eau qui entre dans la cale par les coutures du bâtiment fatigué. On se détermine à arriver vent arrière, et à *fuir avec le temps*. Mais en se hasardant à tenter cette manœuvre, il est un danger que nul homme de mer ne peut se dissimuler, et qu'il faut une grande résolution pour affronter : c'est celui de recevoir par le travers une lame qui peut faire sombrer le bâtiment. La certitude du péril présent l'emporte pourtant presque toujours sur la crainte du péril douteux. Chaque homme se porte donc à son poste, et va attendre avec zèle et attention la voix du capitaine, ou le signal qu'il donnera si son commandement ne peut se faire entendre dans le mugissement de la tempête et le bruit des vagues. La barre du gouvernail, qui pendant *la cape* avait été amarrée sous le vent, est confiée aux hommes les plus sûrs de l'équipage. Le moment où les

lames paraissent devoir déferler avec moins de furie est prévu, choisi; chacun s'apprête. Le signal est donné; la barre alors est mise précipitamment au vent; un foc est hissé; le vent frappe la voile qu'on lui présente, l'agite, la tord avec fureur; et le bruit de cette toile, violemment froissée sur elle-même, se fait entendre par intervalles comme la détonation d'un coup de canon; et ses claquemens dominent un instant les sifflemens horribles de la bourrasque qui souffle dans la mâture et les cordages. Le foc ainsi tourmenté ne résiste pas, il se déchire en mille pièces; mais le navire arrive, et une lame énorme, qui l'approche en s'élevant jusqu'à la hauteur de ses hunes, le jette à une distance considérable du point où il a commencé son évolution. Le vent bientôt le pousse avec violence sur chacune des lames qui le prend par l'arrière, et qui, à chaque impulsion, menace de l'engloutir. Souvent élancé sur le sommet de ces montagnes mobiles, qui semblent vouloir s'écrouler sur lui, on croirait qu'en *s'apiquant* il va disparaître verticalement dans la lame qui le précède, et dans laquelle se plonge son beaupré. Mais cette vague, qui l'a élevé si précipitamment, déferle le long des bords et le laisse ensuite comme à moitié submergé dans le creux qu'elle fait en allant étendre, à une demi-lieue devant lui, son écume et sa masse imposante. C'est dans une position aussi critique que l'on sent combien les bons timonniers sont nécessaires, car c'est presque de leur manière de gouverner que dépend le salut commun. Un faux coup de barre causé par la maladresse, la peur, ou une distraction de ceux qui gouvernent, peut faire venir le navire en travers et le faire sombrer, ou du moins l'exposer à être défoncé par la mer. Placé sur une partie élevée ou cramponné dans les haubans, l'officier de quart, l'œil fixé sur l'arrière, prévoit le mouvement de chaque vague, devine sa direction, et commande aux timonniers le coup de barre qu'ils doivent donner pour que le derrière soit toujours présenté au coup de mer. Mais toute l'attention possible, toute l'habitude et le sang-froid qu'on peut supposer aux timonniers et aux meilleurs officiers, ne suffisent pas toujours pour préserver un navire qui fuit *à mâts et à cordes*, des accidens que l'on court sous cette dangereuse allure. Lorsque la lame, par exemple, surprenant par un mouvement irrégulier le navire, dont la vitesse s'est ralentie, le frappe dans son arrière, souvent elle enlève, dans ce choc irrésistible, toute la partie qui lui a opposé une résistance trop grande; alors le navire doit succomber inévitablement, car, ne pouvant plus fuir avec assez de promptitude après cette avarie, le coup de mer qui succède au premier qu'il a reçu achève de le remplir, et doit suffire presque toujours pour le faire sombrer. Les exemples funestes de quelques bâtimens qui n'ont échappé que par miracle à de semblables accidens de mer, prouvent assez combien il y en a qui ont dû périr par ces accidens mêmes. Un fait qui a laissé dans ma mémoire des détails dont les circonstances où je me suis trouvé ensuite ont ravivé le souvenir, pourrait démontrer quels sont les périls que les plus grands navires même courent en fuyant vent arrière au milieu d'une tempête. Un capitaine anglais ramenait en Europe, sur un trois-mâts de 6 à 700 tonneaux, l'équipage du brick de guerre *le Ninus*, et d'autres prisonniers capturés sur les attérages de la Martinique en 1809. Rendu près des Açores, ce navire, tout neuf encore, fut assailli par une tempête qui rendit la mer furieuse. Les vents soufflaient dans une direction favorable, et le capitaine anglais s'obstina à ne pas vouloir mettre en cape, malgré les instances du capitaine et des officiers français, qui lui représentaient le danger qu'il courait en continuant à fuir vent arrière. Toutes les sollicitations furent inutiles, et quelques verres de grog achevèrent de confirmer le marin anglais dans son imprudente résolution. La nuit, lorsque la moitié de l'équipage anglais était seule restée sur le pont où la retenait le devoir, un coup de mer tomba à bord, et le fracas avec lequel il déferla fit croire à ceux qui étaient en bas que le bâtiment avait touché et qu'il coulait. Tous se précipitèrent sur le pont; la mâture seule tenait encore; mais quatorze canons avec leurs affûts, les embarcations, les ancres, le capitaine et les quarante hommes de quart avaient disparu. Au milieu de ce désordre épouvantable, on essaya de mettre à la cape; la barre du gouvernail, livrée à elle-même, et privée des quatre timonniers qui, quelques minutes auparavant, en avaient tenu la roue, donnait des coups affreux d'un bord à l'autre du navire. Les premiers matelots qui voulurent s'en rendre maîtres furent écrasés; mais enfin on parvint à la fixer sous un bord, et à rester en cape sous un foc d'artimon. Les Français prisonniers, qui, par suite de l'accident, se trouvaient en bien plus grand nombre que les Anglais, s'emparèrent du bâtiment-transport, et quand le temps le permit, ils firent route pour les côtes de France, où ils croyaient bien pouvoir attérir, et recevoir du sort une compensation aux dangers auxquels ils venaient d'échapper. Mais le hasard ne favorisa pas leur tentative: une frégate anglaise, qui croisait devant Brest, chassa le navire désemparé, et l'atteignit à la hauteur d'Ouessant. Lorsque le capitaine de cette frégate apprit que c'était en fuyant vent arrière, dans un trop mauvais temps, que le capitaine de sa nation avait disparu, il se contenta de dire froidement: ***Never mind so much the worth! C'est égal, tant pis pour lui!***

ED. CORBIÈRE.



Du choix des Noms
POUR LES NAVIRES.

—

BATIMENS DE L'ÉTAT.

Si nous voulions pousser nos recherches aux temps les plus reculés, jusqu'à l'enfance de la navigation, nous verrions qu'une pensée principale, unitaire, a toujours présidé aux noms donnés aux navires. En passant par le moyen-âge, pour traverser quelques époques glorieuses pour la marine et arriver jusqu'à nos jours, l'idée primitive n'a subi d'autres transformations que celles que les époques entraînent comme conséquences avec elles.

Notre investigation sur cette matière ne remontera donc guère qu'à Louis XIV, siècle régulier pour la marine, puisqu'elle fut alors une des ressources militaires du pays, un des leviers de sa prospérité publique.

Nous occupant d'abord des bâtimens de guerre, nous verrons qu'à cette époque, comme de nos jours, des séries de noms étaient affectées à chaque espèce de bâtiment.

Ainsi, les vaisseaux de ligne ont toujours, par leurs noms, offert à l'imagination une idée de force, de puissance ou de majesté. Les frégates, les corvettes ont reçu des noms attributifs de légèreté, de célérité, de grâce.

Les corvettes de charge, les gabarres, les avisos, les bricks, les canonnières ont été désignés de manière à ce qu'une solidarité indicative liât la destination, le service du bâtiment avec le nom que son couronnement porte.

Quand le nombre des constructions, en augmentant, avec le développement de notre marine, vint montrer la nécessité de nouvelles séries que n'offraient plus les adjectifs, la mythologie prêta aux vaisseaux les noms des dieux du premier ordre; aux frégates, ceux des déesses graves; les corvettes représentèrent les divinités du second rang.

Ainsi nous eûmes d'abord : *le Redoutable, l'Ardent, le Solide, le Formidable, le Foudroyant, l'Invincible, le Tonnant,* etc.; puis, à défaut de cette nomenclature imagée : *le Jupiter, l'Apollon, le Mercure, le Neptune, le Pluton,* etc.; puis vinrent les emprunts à l'histoire : *l'Ajax, le Pompée, le César, le Diomède,* et enfin les noms analogiques : *le Trident, le Sceptre, la Couronne.*

Plus tard, lorsque la marine française eut éprouvé de grands désastres et que les ressources de l'Etat ne purent combler ses énormes besoins, les différentes provinces du royaume armèrent des vaisseaux qui, en entrant dans les cadres de l'armée navale, rappelèrent par leurs noms le souvenir de leur construction; ce furent : *la Bretagne, la Provence, la Ville de Paris* (1), *les Etats du Languedoc, les Etats de Bourgogne,* etc.

Mais la révolution vint, et il fallut imposer son mouvement progressif jusqu'aux noms des vaisseaux, et nous eûmes : *le Dix-Août, le Tyrannicide, le Ça-Ira, le Révolutionnaire, le Brutus, le Mutius Scévola,* etc.

A une époque plus rapprochée, le reflet des triomphes de nos armées de terre s'étendit sur les cadres de la marine royale, et l'on vit : *le Diégo, le Desaix, le Muiron, la Ville de Milan, la Vistule, le Danube, le Montébello, la Saal, le Pultusk* et autres dérivés allemands ou italiens.

Un seul nom resta dans la pensée du ministre à ces grandes époques de triomphes et de calamités; vivement sollicité par Decrès, l'empereur Napoléon se refusa constamment à ce qu'un des vaisseaux de l'Etat portât le sien. Si le grand homme avait pu pressentir alors que *le Bellérophon* le livrerait lui-même à l'ennemi de la France, eût-il reculé devant l'idée de voir le vaisseau *le Napoléon* traîné dans les ports de l'Angleterre par suite d'un revers! Mais qui eût livré à l'ennemi *le Napoléon!* n'eût-il pas toujours resté assez de poudre pour le faire sauter!

La restauration fit de nouveaux noms, débaptisa et abattit les bustes des généraux de l'Empire; on a vu *le Duc de Bordeaux, le Duc d'Angoulême,* etc. Plus d'un trois-ponts, depuis l'époque où sa quille fut posée sous la cale jusqu'au moment où il a été livré au bassin, a passé par les noms révolutionnaires et impériaux; on finit par les envoyer aux dieux du paganisme, qu'aucun ordre de choses politique n'a encore songé à démonétiser.

Les frégates furent moins exposées aux fluctuations de modes ou de coteries; elles restèrent tour à tour : *la Forte, la Valeureuse, l'Infatigable, la Gloire, la Ligue,* puis *la Psyché, la Junon, la Pallas, l'Atalante, la Thétis,* etc.

Les corvettes :

La Diligente, la Lutine, la Coureuse, ou bien *la Naïade, la Sylphide, la Neréide.*

Les avisos :

Le Coureur, le Surveillant, l'Espion, le Voltigeur ou *le Nysus, le Pylade, l'Euryale,* et enfin *l'Alcyon, la Mouche, le Colibri.*

Les navires de charge, les gabarres, les flûtes, destinés au transport des approvisionnemens et des armées, furent appelés : *la Pourvoyeuse, la Ménagère, la Nourrice, la Lourde, l'Abondance;* puis, pour changer les classifications, on leur donna des noms de gros poissons ou de gros quadrupèdes : *la Baleine, le Requin, le Souffleur, l'Eléphant, le Rhinocéros.*

Puis enfin, pour rappeler les lieux de leurs constructions : *la Seine, la Loire, la Charente,*

(1) Ce vaisseau, sur lequel le vice-amiral comte de Grasse avait son pavillon, fut pris par les Anglais au combat de *la Villaine,* et conduit à Porsmouth, où il fut soigneusement entretenu comme monument de victoire.

le Rhône, la Gironde, la Normande, la Provençale, la Bretonne.

Les brûlots, les chaloupes canonnières, les bombardes se désignèrent par ces noms imitatifs : *le Vésuve, la Salamandre, l'Etna, le Volcan, le Dragon.*

Si l'on avait un système bien arrêté pour les noms à donner aux navires, on emploierait, lorsque les crises politiques n'y viendraient point imposer ces déviations, un ordre de classification qui désignerait bien la nature et le service du bâtiment. Ainsi, on concevrait parfaitement que *le Formidable* est un vaisseau, *la Légère* une frégate, *la Diligente* une corvette, *le Curieux* un aviso, *la Pourvoyeuse* une gabarre, *le Vésuve* un brûlot.

La confusion des mots n'entraînerait point celle des idées, et l'ennemi ne serait point à même d'éterniser un triomphe passager.

DES BATIMENS DE COMMERCE.

Dans cette autre catégorie, l'anarchie des noms est bien autrement empreinte des mille et un intérêts, des innombrables caprices qui en régissent les dénominations partielles.

Les idées religieuses se sont associées ici aux choix que font les particuliers pour les noms de leurs navires. Les idées de l'assistance les marins peuvent attendre de l'assistance divine seulement, la contemplation de cette grande merveille qui les entoure, les ont rendus religieux, superstitieux quelquefois, lorsque l'éducation n'est pas venue corriger chez eux les travers de l'esprit. Aussi, combien de monumens élevés sur les côtes, et que d'invocations différentes pour chaque localité maritime ! Ici Notre-Dame de Bon-Secours, Notre-Dame de la Garde, Notre-Dame de la Délivrance, Notre-Dame des Neiges. Et puis les prières sans nombre qui sont spéciales à chacune des patronnes que chaque point du littoral met en adoration. De cette ferveur touchante du marin à une femme, à un enfant, proviennent aussi ces vœux formés dans la tempête, accomplis au retour au port, en ex-voto, en peintures bizarres, en constructions minutieuses accrochées dans les chapelles et les églises des petits ports.

A une époque qui n'est pas encore très-éloignée de nous, presque tous les bâtimens du commerce, surtout les caboteurs, étaient placés sous l'invocation protectrice d'une sainte ou d'un saint. Cette sorte de religion était tellement passée dans les mœurs, que le bâtiment porteur d'un nom profane n'eût point inspiré de confiance aux marins. La révolution est venue détruire les classifications religieuses, les croyances des marins se sont aussi relâchées, et excepté dans quelques petits ports du midi de la France, où l'on trouve encore *la Conception, la Notre-Dame de Miséricorde, l'Annonciation, l'Ange Gabriel,* les noms religieux s'effacent chaque jour du cadre de la marine. L'Espagne et le Portugal sont en possession presque exclusive de ces appellations chrétiennes.

Les habitans du nord de la France ont presque entièrement abandonné le calendrier, et si par hasard un caboteur breton, belge ou normand, s'appelle encore quelquefois *le Charles, le Louis, le Jules, la Rose, la Marie,* plus souvent il se nomme *le jeune Charles, le jeune Louis, l'aimable Rose, la Marie d'Amour,* etc. Le saint a cessé d'être le patron direct : le fils, la fille, la femme du capitaine ou de l'armateur ont prêté leur nom au bateau.

Les Hollandais, dont l'habitude est d'emmener en voyage leur ménage et leur famille, appellent volontiers leurs grosses galiotes *la femme Jeanne, la femme Catherine,* etc.

Le caprice, la fantaisie qui président aux dénominations des bâtimens du commerce, écartent toute possibilité de déterminer leur espèce par leurs noms, différens en cela des bâtimens de la marine royale. Ainsi nous avons vu *le Grand Navigateur* faisant le cabotage, *le Vol au Vent, l'Eclair* être de mauvais marcheurs, *le Roi des Mers* jauger 20 tonneaux, et *le Triomphant* transporter du charbon de terre.

Quelques grands hommes de la restauration ont fourni une nouvelle série dans laquelle le choix s'est fixé pour quelques bâtimens d'une bonne capacité, sur ces noms : *le Général Foy, le Canaris, le Casimir Delavigne* (1), *le Ternaux, le Casimir Périer, l'Isambert,* etc.

Les Américains, dont les relations commerciales avec la France se sont multipliées d'une manière si croissante depuis le traité qui les bénéficie du privilége des nationaux, ont eu la courtoisie de puiser dans notre histoire les noms illustres dont ils dorent l'avant de leurs navires. Ainsi le pavillon des Etats-Unis d'Amérique flotte maintenant sur le *Henri IV, le Sully, le François Ier, le Charlemagne, la France,* etc. Peu de temps après la mort du célèbre tragédien, New-York nous envoya un *Talma;* la ligne de paquebots réguliers de Liverpool a son *Napoléon.*

Autrefois le nom d'un navire s'inscrivait seulement à son arrière ; depuis, quelques bâtimens étrangers sont venus dans nos ports portant ce nom peint en grosses lettres sur les pavois de poulaine. — Cette mode s'est promptement vulgarisée, et c'est avec raison, parce que, comme c'est presque toujours par l'avant que se présente un navire, les recherches deviennent plus faciles, et la surface du pavois permet d'écrire ce nom d'une manière bien plus lisible qu'on ne le peut

(1) Ce bâtiment, qui s'est perdu sur la côte de Flandre, est celui dont M. Gudin a ressuscité les formes dans son admirable tableau de l'*Entrée du port du Havre,* exposé au salon de 1835.

sous les fenêtres de la chambre sur un liston étroit.

Les Russes, les Danois, les Hollandais ajoutent d'une manière ostensible au nom de leur navire la date de sa construction. Cette mesure permet de juger du degré de confiance qu'on doit accorder au bâtiment, mais elle ne s'est pas impatronisée chez nous. Du reste, ce renseignement n'est pas complet si l'on néglige de porter également en date l'époque de la refonte ou du radoub du navire; car presque toujours, à la suite de ces importantes réparations, il acquiert une solidité presque égale à celle de sa mise à l'eau.

Mais une chose plus grave, et sur laquelle un réglement maritime devrait passer afin d'en sanctionner l'usage, c'est la conservation du nom primitif des bâtimens. Les changemens de noms ont souvent une cause bien futile, le simple caprice, une exigence de convenance ou de galanterie, le désir de constater un acte de propriété. Mais aussi il arrive souvent que le nouveau nom égare l'attention des chargeurs de marchandises ou des assureurs d'un navire en mauvais état, de construction ancienne ou de qualités nautiques reconnues mauvaises. Cet état de choses entraîne moins de conséquences fâcheuses dans le port de son armement qu'à l'étranger. Il serait difficile que tout le commerce d'un port, les courtiers, les assureurs, ne fussent pas parfaitement au courant de ces mutations, quelque fréquentes qu'elles soient; mais dans les villes étrangères, elles peuvent entraîner une confiance qui n'eût point été accordée au nom primitif du bâtiment.

Il serait donc juste qu'on ne changeât jamais le nom d'un navire depuis sa construction jusqu'à sa ruine totale. Le commerce de nos grands ports a déjà élevé plusieurs fois des plaintes sur cet abus, que plus d'un résultat malheureux a signalé. C'est là non-seulement une mesure d'ordre, mais encore un motif de sécurité. Le gouvernement a bien cherché à entraver ces changemens continuels de noms, en obligeant l'armateur à réclamer une autorisation des commissaires généraux de marine, et en ordonnant l'insertion de la mutation dans le journal de la ville; mais comme ceux-ci ne refusent jamais leur consentement, le but n'a point été atteint.

Cette manie de baptiser et débaptiser plusieurs fois un navire s'étend jusqu'à faire commettre les plus grossiers contre-sens. Ainsi un bâtiment dont la poulaine portera une tête d'enfant, recevra un nom guerrier. Un buste des temps anciens sera appelé d'un nom de jeune fille. Les couronnemens sculptés, dont le goût américain a popularisé l'adoption chez nous, offrent des anomalies non moins choquantes.

L'usage d'orner les bâtimens d'attributs en sculpture qui accompagnent leurs noms, n'est pas nouveau : on voyait sur la galère d'Athènes un char brillant conduit par Pallas, les Béotiens ornaient leurs vaisseaux de la figure de Cadmus, armée d'un serpent (1). Autrefois toutes les guibres des bâtimens de l'Etat étaient chargées d'un fort lion, tenant dans ses griffes l'écu de France. Depuis on a adopté pour les bâtimens de guerre, comme pour les bâtimens de commerce, des figures symboliques ou caractéristiques. *Le Jean-Bart* portait à sa poupe la figure de l'illustre marin. *Le Jean-Jacques Rousseau*, nom à la mode en 1793, était orné de la figure en pied du célèbre philosophe, tenant à la main un livre ouvert sur lequel on lisait : DROITS *de l'homme et du citoyen.*

En général, les sculptures qui ornent les navires ne sont pas très-supérieures. Les bâtimens de l'Etat possèdent même un petit nombre de morceaux dignes d'être remarqués. Le Havre est le port qui met le plus de coquetterie dans l'accastillage de ses bâtimens. — Le luxe des paquebots des lignes américaines a donné l'impulsion. Un sculpteur d'un mérite distingué, qui habite ce port, a fait pour les plus magnifiques paquebots, dont, comme nous l'avons dit plus haut, les noms ont été empruntés à notre histoire, des figures en pied d'une très-bonne exécution, et dans lesquelles revivent véritablement les traits de *Sully*, de *François Ier* et de *Henri IV*. Il n'est pas aujourd'hui au Havre un bâtiment élégant qui n'ait sa figure et son couronnement d'attributs par M. *Aumont*, et la majeure partie des navires appartenant aux ports de France où cet art n'est point encore arrivé à ce degré d'élévation, arrivent au Havre avec une guibre massive d'où, à leur départ, s'est élancée une gracieuse figure qui peut-être, dans un abordage, une manœuvre, perdra un bras ou sera déchirée. — Mais M. Aumont remet parfaitement les bras cassés, lors même que les morceaux en ont été perdus. J.-L.

Navigation

SOUS-MARINE.

II.

L'indifférence du pays a toujours accueilli les expériences faites pour le développement de la navigation sous-marine. Tout à la fois dédaignée par le préjugé, décriée par le charlatanisme, et compromise par l'inexpérience de ceux qui s'en sont occupés, il en est résulté que des événemens déplorables se sont mêlés à de fausses assertions. La plupart des essais dont l'ensemble, souvent emprunté à nos voisins d'outre-

(1) Le Musée naval de Paris conserve les précieuses sculptures de Puget, dont était ornée la fameuse galère de Louis XIV.

mer, ne constitue pas la perfection des détails, ont eu les plus médiocres résultats par le manque d'analogie dans les combinaisons et les calculs. Ainsi un physicien s'est asphyxié sous nos yeux, en quelques minutes, dans l'eau paisible d'un bassin, pour n'avoir pas prévu le danger de se mettre en contact avec le fond; un peu plus tard, un autre espéra descendre à plusieurs centaines de pieds de profondeur, sans calculer les lois de pression qui régissent les liquides. Nous le répétons, presque tous les systèmes qui nous ont été soumis depuis plusieurs années sont des imitations des recherches anglaises, qui sont elles-mêmes fort imparfaites. Il semble que la plupart de nos découvertes, obligées d'émigrer à leur naissance, ne peuvent obtenir de lettres de naturalisation sur leur sol natal qu'à leur retour de l'étranger.

Pourtant, au milieu de ces tâtonnemens continuels et de ces répétitions d'expériences, dont on fatigue l'intérêt national en le prévenant contre un résultat après lequel on semble tant courir sans y pouvoir atteindre, nous croyons qu'il n'y a plus en France que des applications à faire en fait de navigation sous-marine. Parce que l'emploi d'un système n'en a pas consacré la perfection, on continue de s'efforcer en recherches, en combinaisons, en emprunts aux nations voisines, puis il arrive qu'un jour on apprend que ce qu'on poursuit a été trouvé, que l'application n'a pas suivi l'invention : voilà tout.

Nous entrerons dans quelques détails sur le fond, avant de décrire ici le système dont la vulgarisation nous semble la conséquence juste de son importante perfection.

La navigation sous-marine avait été connue des Anciens, comme tant d'autres choses inventées, perdues, retrouvées de nouveau et oubliées encore. Le plus grand vague confondait les idées qu'on avait sur cette science, lorsque deux hommes de mérite s'en occupèrent : *Fulton* et M. *Castéra* (1).

L'idée première d'aller entre deux eaux eût paru fort étrange si l'on n'eût cité, pour la rendre plausible, quelques-unes des anecdotes que l'on a recueillies depuis dans de vieilles traditions; on les aurait mises au rang de ces prétendues fables historiques, si nombreuses et si dédaignées, avant que les progrès de la physique et ceux de la mécanique, réduisant chaque jour la complication primitive, nous eussent appris à ne rien préjuger, sans connaissances nécessaires, à ne rien proscrire par un dédain vaniteux.

Si une théorie de cette nature ne pouvait être alors qu'une œuvre de création, cela était surtout vrai pour un jeune homme relégué à l'extrémité d'une commune rurale, ne possédant à coup sûr ni bibliothèque, ni savans. Ce fut pourtant dans cet éloignement de tout contact extérieur que l'auteur du système dont nous parlons médita le mode d'embarcation plongeante, dont le plan fut adressé, en l'an IV (1795), au Directoire exécutif.

Bientôt sur un théâtre plus apparent, et du sein d'une position sociale plus prépondérante, Fulton, en l'an VIII (1800), fit le premier essai de son navire sous-marin. Il descendit dans la Seine, fut à Rouen, et parvint bientôt, croyons-nous, à mettre le feu à une carcasse de bâtiment mouillée à trois lieues au large sur les côtes du Finistère.

A l'exposé du résultat que publièrent de ce système les feuilles périodiques, les personnes qui n'avaient vu dans les travaux de M. Castéra qu'une ingénieuse folie, soupçonnèrent, dans les expériences qui venaient d'avoir publiquement lieu, un résultat provenant de révélations de bureau : ignorant alors quel homme était Fulton en moralité et en talens.

Mais l'examen des deux systèmes prouva bientôt que nul autre rapport ne les liait l'un à l'autre que l'exécution d'une idée-mère, qui, tombée a peu près dans le même temps dans la tête de deux hommes doués de l'esprit d'analyse et d'invention, devait nécessairement leur faire suivre une ligne parallèle dans tout ce qui était le développement d'une conséquence obligée. Dans les détails se trouvaient seulement des différences marquées au cachet de l'originalité. C'est ainsi que Fulton avait, paraît-il, employé une portion de vis d'Archimède, s'effaçant derrière son *nautilus*, moyen qui paraît plus heureux dans les inventions hostiles que les avirons brisés, placés latéralement à un bateau-poisson. — Il joignait à ces premières combinaisons particulières un procédé à lui, pour indiquer la distance de la surface, et un appareil de voiles et de mâts à ressorts pour convertir, au besoin, l'embarcation sous-marine en bateau ordinaire. M. Castéra, de son côté, prévoyant la difficulté de se diriger invisiblement, avait songé à l'assistance d'un batelet éclaireur, dont le concours faciliterait prodigieusement le succès de toutes les opérations militaires.

L'idée principale de Fulton avait été d'arriver à un puissant résultat, faire sauter un vaisseau de guerre; il est probable qu'il fût parvenu à y réussir. Ses *corpido*, imaginés pour la défense d'une rade ou d'une passe, offrent également une invention fort ingénieuse, et qui rendrait infailliblement l'abord de celles-ci extrêmement redoutable. Ayant voulu écarter cette arme terrible de la mine portée sous la carène d'une embarcation ennemie, M. Castéra en avait cher-

(1) Les communications précises qui nous ont été faites par ce savant jetteront quelque lumière sur l'état de la navigation sous-marine que nous décrivons; nulle source ne pouvait être plus respectable et plus précieuse pour nous. (*N. du R.*)

ché l'équivalent, mais par des combinaisons plus ingrates, plus multipliées, nécessitant des machines secondaires; leur description est tout entière de la main de l'auteur, et à la date de l'époque dans les archives de l'Institut.

Cependant le plan de M. Castéra dédaigné, celui de Fulton écarté, malgré l'immense avantage qu'il avait sur le premier, d'avoir eu la publicité des expériences, tandis que celui-là ne s'était guère vulgarisé que par le raisonnement, la navigation sous-marine, que d'autres énergiques essais devaient accréditer, resta stationnaire. La position de fortune de M. Castéra ne lui permettait guère de s'occuper d'applications ruineuses pour un particulier qui a déjà eu à subir les nombreuses dépenses que sollicitent les initiations successives à l'aide desquelles il a composé son système. Les recherches de ce savant l'isolèrent donc momentanément de l'important travail dont l'adoption eût démontré l'efficacité, mais qui resta au nombre de ces découvertes heureuses que glace l'indifférence.

M. Castéra s'occupait de géographie maritime et de recherches scientifiques sur d'autres intérêts d'économie, lorsqu'une circonstance imprévue, en réveillant la pensée originaire de cette découverte, en rattacha les fils à la notoriété locale, et replaça la question sur son terrain primitif.

En 1809, les Anglais avaient résolu de détruire notre escadre de l'île d'Aix. — Les brûlots arrivaient; il n'y avait plus de doute sur leur intention, et pas de moyens trop prompts pour la défense. La nécessité devait déterminer l'adoption de ceux qu'on proposait. M. Castéra s'empressa de présenter à l'autorité locale les plans combinés dont l'usage pouvait prévenir le malheur qui menaçait l'escadre. — Il fut traité de *songe-creux*, et trois mois après, les flammes de nos vaisseaux incendiés éclairaient l'horizon et la frontière.

Ce fut à l'issue de cette grande catastrophe, qu'un colonel du génie, M. de Récicourt, qui faisait partie du comité des fortifications, fut envoyé par Napoléon pour armer la côte. Il apprit, à son arrivée, l'offre qui avait été faite par M. Castéra d'entraver les projets de l'ennemi. Le résultat de l'entrevue qu'ils eurent ensemble fut le vif désir de venger notre marine par des représailles.

M. Castéra et l'officier supérieur du génie se rendirent à Rochefort, afin de jeter les bases du système à employer. Les essais préparatoires exigeaient un assez grand nombre de tonneaux, dont l'île d'Aix était approvisionnée; l'emploi de ces machines était nécessaire, surtout pour familiariser les marins des nouveaux équipages avec cette tactique. Pendant plusieurs jours qui s'écoulèrent dans l'attente d'une expédition dont un grand nombre d'officiers rêvaient la gloire, les discussions les plus approfondies, les observations les plus judicieuses furent faites sur les plans proposés, et soumis à l'examen des officiers des corps civils et militaires, que le péril avait instantanément réunis sur ce rocher. Jamais projet ne fut soumis à une plus scrupuleuse controverse et à un examen plus approfondi; tous les officiers supérieurs des corps maritimes et militaires s'en occupèrent avec chaleur pendant plus d'un mois, époque où des préoccupations de guerre plus instantes vinrent dissoudre ce savant congrès, et dénouer le faisceau de moyens exécutoires personnifiés dans chacun de ses membres.

La justice rendue à ses travaux par des appréciations aussi compétentes, détermina M. Castéra à résumer, sous le titre d'*Essais sur la Navigation sous-marine*, les méditations auxquelles il s'était livré sur cette grave question. — Cet ouvrage, qu'on ne trouve plus, est le seul traité en ce genre qui ait jamais été imprimé.

L'auteur y avait sommairement esquissé ce que doivent être les embarcations et les appareils pour les exigences de la guerre, du commerce ou des arts. Il y donnait au bateau de sauvetage un lest isolé, de manière à ce que, soit à la surface, soit au fond de l'eau, il fût à même de prendre, de varier ou de garder un niveau quelconque dans la ligne perpendiculaire. Tout y était admirablement prévu dans les conditions de sûreté pour les entreprises périlleuses. Il ajoutait des roues aux bateaux réservés à l'exploration des lits de rivière ou des bancs de sable, et enfin, dans tous les cas possibles, des moyens de sortir, où et quand on voudrait de l'embarcation sous-marine, si elle venait à être inopinément heurtée par un corps étranger ou entraînée par une chute rapide.

Ce système prouvait infailliblement que tous les travaux intelligens et unitaires approchaient d'une conclusion de succès dans leur application.

MM. Coessen frères avaient aussi adopté dans leurs expériences, faites au Havre, la tonne subdivisée, et ce moyen a été favorablement jugé par l'Académie des sciences. M. Godgman, ingénieur à Folskstone, avait également, dans une course sous-marine, continué à naviguer en suivant une direction de 16 à 20 pieds de profondeur à l'aide de la tonne; un autre Anglo-Américain fit des essais non moins encourageans, mais empreints, comme les précédens, d'un rapport assez évident avec la machine de M. Castéra. On se rappelle qu'il fut question, à l'époque de la mort de l'empereur Napoléon à Sainte-Hélène, de l'emploi d'un bateau sous-marin pour l'arracher à sa captivité. Ce bateau devait porter une mâture suivant le procédé du célèbre Fulton.

Il résulte d'une manière évidente, de ce coup-d'œil sur les tentatives de navigation sous-marine, que les travaux des savans pour la réalisation

de cette grande pensée économique n'ont pas fait défaut. Il reste à déplorer l'indifférence apathique du pays pour tout ce qui touche à la marine, et sa répugnance pour les innovations, lors même que leur application entraînerait des conséquences d'intérêt général. Le système de navigation sous-marine impose son adoption, non pas aux particuliers comme cause probable d'avantages individuels, mais au pays comme élément de force, comme auxiliaire militaire, comme application philantropique. Qui sait quels résultats n'eût pas entraînés cette adoption si elle eût été générale et bien entendue! La délivrance de notre escadre de Flessingue avant la première invasion, l'imposition de la neutralité du cabinet d'Angleterre et la rupture de la coalition; plus près de nous, la lutte des Grecs et l'encadrement du Péloponèse par un cordon secret, le passage des mers fermé à Ibrahim, et tout prétexte aux hostilités de la Russie enlevé à sa marche contre le Bosphore! — Telles en pouvaient être les conséquences!

En citant les différentes particularités qui sont du ressort de la navigation sous-marine, nous sommes loin de chercher à jeter du blâme sur les efforts d'une louable émulation; mais nous voudrions que leurs auteurs s'instruisissent préalablement de ce qui a été fait avant eux; qu'au lieu de nous ramener au point de départ et de perdre leur temps et leurs idées à recommencer les fondemens d'un édifice élevé, ils se plaçassent au sommet et appliquassent leurs veilles et leur savoir à en compléter l'ensemble, à en perfectionner les détails. C'est seulement ainsi qu'ils mériteront du pays en étendant les ressources d'un nouvel art dont on peut enrichir la marine.

Il était difficile d'éclaircir cette question sans la convertir en fait, et c'était un droit légitime pour Fulton et M. Castéra. Il n'est pas de propriété plus sacrée que celle des longs travaux de la pensée, surtout lorsque ces méditations ont pour objet une question d'avenir et d'utilité nationale. C'était donc ici un devoir à remplir envers la science et envers la société, car on ne peut effacer la trace des services passés sans frapper de découragement ceux que la société attend de l'avenir. On ne saurait non plus laisser consacrer comme modèles des imitations imparfaites et des combinaisons rétrogrades, sans nuire à la fois à l'intérêt de la science et aux individus dont la personnification représente la nation, dans ce sens : que l'examen des dates de priorité confère à deux savans une découverte qui, partagée entre eux, ne peut être américaine avec l'un, sans être française avec l'autre. L.

1ers Navigateurs Marseillais.

Pythéas et Euthymènes.

Marseille était entreprenante et avide de richesses; elle n'ignorait pas les voyages hardis des Phéniciens; elle avait appris qu'une flotte sortie du port de Tyr, s'était souvent aventurée dans les solitudes de l'océan Indien, et qu'au retour de ces expéditions maritimes, tant de richesses éclataient sur les vaisseaux, que ces heureux navigateurs se délassaient de leurs fatigues sous des tentes de soie, et attachaient à leurs câbles des ancres d'argent. Elle résolut d'imiter sa rivale.

A cette époque, né de parens obcurs, un homme méditait en silence une entreprise devant laquelle on reste confondu d'une soudaine admiration; il paraît qu'il se proposait d'arriver aux vastes mers d'Asie par un passage au nord de notre Europe. Or, cet homme qui, il y a près de deux mille ans, avait conçu un projet que la science moderne regarde comme le triomphe de la navigation armée de ses boussoles et de ses instrumens perfectionnés, se nommait Pythéas, et vivait contemporain d'Alexandre, 320 ans environ avant Jésus-Christ. Sa jeunesse fut studieuse : disciple de Pythagore, il adopta ces rêves sublimes de science et de poésie dont on sait presque mauvais gré à la vérité de nous désenchanter. Ce Pythéas plaça le soleil au centre du système planétaire, et, agrandissant la puissance de la nature, il peuplait ces mondes qui brillent à nos yeux d'un éclat emprunté; l'espace éthéré recula devant lui des limites qu'une science timide et ignorante rapprochait alors de notre globe; et lorsqu'il avait hardiment dessiné l'univers, quand il avait fait rouler autour du soleil tant d'astres inondés de ses feux, quand il avait disserté sur les éclipses, il se prenait à écouter, comme son maître Pythagore, cette musique ravissante produite par les solennelles danses des globes aériens; puis, redescendant sur notre terre, il sut préciser la latitude de Marseille d'une manière surprenante; attentif à l'ombre d'un gnomon, à sa hauteur, au temps fixe du solstice, il conclut que la distance qui séparait sa ville natale de l'équateur était de 43° 17′; calcul prodigieux pour son temps, et dont l'exactitude a surpris les savans modernes (1).

Il y avait dans ces eaux de l'Océan qui envahissent et abandonnent à des momens fixés le rivage, un mystère qui déconcertait la patiente méditation de l'observateur. Pythéas devina l'é-

(1) La différence avec les calculs modernes n'est que de 40 secondes. Gassendi et le père Feuillée ont admiré ce calcul étonnant de Pythéas. — Voyez *Mémoires de Gassendi* (t. 8), *de l'Académie des Sciences*.

ternelle loi qui établit de surprenans rapports entre les corps; penchée à l'horizon, la lune se montra à lui comme la cause de ces retours périodiques; il vit que les marées, soit qu'elles augmentent, soit qu'elles décroissent, suivent les inégalités du cours de cet astre (1).

Ainsi s'écoulèrent, au sein de profondes études, les premières années de Pythéas; il voulut les faire tourner au profit de sa patrie. Marseille aspirait à ouvrir à son commerce de nouvelles routes; son ambition était de rivaliser avec ces antiques marchés où les trésors du monde, étalés aux yeux, semblaient être des tributs offerts par toutes les nations à une industrie audacieuse. Pythéas comprit ce noble vœu et le réalisa; peut-être sa patrie lui fournit-elle le moyen d'entreprendre son voyage; ou bien, comptant sur un succès peu probable, il osa, sans appui, s'élancer dans une voie ouverte à son ardeur. Il sort enfin du port de Massalie, et s'avance dans cette Méditerranée, qu'il doit bientôt quitter pour enfoncer sa proue dans un océan inconnu.

Pythéas salue les colonnes herculéennes; là, la Fable attribuait à un dieu l'irruption des eaux de l'Océan franchissant une barrière vaincue et allant frapper avec de grands bruits des rochers devenus caps, promontoires. Cet immense océan, ce fleuve du monde, cette vaste ceinture dont l'univers se ceignit un jour, prolonge devant lui ses flots; là, sans boussole, avec des astres aux cieux, avec des caps inconnus aux terres, le hardi Marseillais poursuit sa course et interroge et ces cieux, et ces eaux, et ces terres. Ici s'offre à ses yeux la fertile Lusitanie, puis l'Ibérie, puis les côtes des Gaules, puis l'Armorique; ce sont des rocs pendans sur les eaux avec des arbres, des dunes dépouillées, des péninsules retentissantes. Le voilà dans un rétrécissement de mer : sa voile affronte les tempêtes de ce détroit, large fleuve coulant entre la Gaule et cette île où abordaient des flottes venues du Nord.

Il sortit de ce détroit orageux, et longea la côte orientale des îles Britanniques; ensuite, se dirigeant vers le Nord, il vit de sauvages archipels et des cieux sans rayons. Ici les savans se divisent d'opinions : les uns veulent que cette Thulé, qu'il nomme dans ses récits, soit une des îles Shetland; les autres assurent que c'est l'Islande, terre affreuse que ceignent des mers glacées. Là il reconnut que la durée du jour solsticial est de vingt-quatre heures, ce qui suppose une latitude septentrionale de 66° 52'. Il dut, s'il a réellement abordé en Islande, admirer ces volcans lançant des tourbillons d'eaux brûlantes, des feux qui roulent en laves ardentes sur les neiges rougies. Mais un si lointain voyage exalta l'imagination du navigateur marseillais. Arrivé

(1) Pytheas Massiliensis ait, incremento quidem lunæ accessus fieri, decremento recessus.

(PLUTARCHUS, *de Placitis*, lib. IV, cap. 17.)

dans des mers où la proue d'un navire n'avait jamais imprimé sa trace, il s'enivra de ses propres découvertes. S'élançant ensuite dans des hypothèses hardies, il écrivit des livres sur lesquels s'est égayée la malice des critiques. Deux ouvrages furent publiés par Pythéas : *Le Périple*, ou *Tour de la terre*, et un livre sur *l'Océan;* ouvrages extrêmement curieux, attaqués avec amertume par Polybe et par Strabon, et exaltés par Hipparque, l'un des plus savans astronomes, et par Eratosthène, le plus habile géographe de l'antiquité.

Ah! sans doute l'erreur déparait quelques pages de ces livres que le temps n'a pas respectés; mais la critique ne devait-elle pas se laisser désarmer par l'écrivain, le héros navigateur qui poursuivit avec persévérance des entreprises dont les dangers étaient incalculables, expliqua avec une rare sagacité les causes des marées, précisa si bien la latitude de Marseille et décrivit les étoiles voisines du pôle! On a raillé en grec, en latin, en français, plus tard, dans Bayle, son *Poulmon marin*. Voyez cet homme menteur! s'écrie Strabon (1), qui prétend avoir, après Thulé, découvert une matière à la formation de laquelle trois élémens avaient concouru; assemblage incohérent d'air, de terre et de mer, qui tenait suspendues l'eau et la terre. Strabon, en s'exprimant ainsi, n'interpréta-t-il pas faussement un passage de Pythéas, et cet habile marin n'aurait-il pas essayé plutôt de décrire ces masses flottantes de glaces qui présentent une surface spongieuse? Un autre sens peut être donné à ces mots *Poulmon marin*. Les Norwégiens appellent leurs mers *Leberzee*, c'est-à-dire *Mare jecoreum*, ou mer du *Poulmon*, pour signifier que l'état de cet océan engourdi par le froid ressemble, par son immobilité glacée, à celui d'un malade dont une affection pulmonique enchaîne les mouvemens (2). Au reste, un navigateur plus célèbre encore, Christophe Colomb, est tombé aussi dans une bien grave erreur : il crut que la mer, montant au ciel, touchait de ses vagues cette coupole ardente dont les flots aériens se seraient, selon lui, confondus avec les flots de l'océan.

Le commerce reçut des voyages de Pythéas une impulsion nouvelle; le Nord fut exploré par les navires marseillais, et ce grand homme atteignit au but glorieux qu'il s'était proposé. Ses ouvrages (3), dont malheureusement nous n'avons

(1) *Homo mendacissimus*. C'est ainsi que Strabon appelle Pythéas.

(2) Adam de Hernens.

(3) On en compte vulgairement trois : 1° *Orbis periplus* (Artemid. ap. Marcian. Heracl. p. 63); 2° *Terræ periodus* (Apoll. Rhod. IV, 761); 3° *de Oceano liber* (Geruin in petar. Uranol. p. 22). Les deux premiers probablement n'en font qu'un. — *Voir*, au sujet de Pythéas, Polybe et Strabon, l. II, IV, p. 190. — Conf. Bougainville, memb. de l'Académie des Inscriptions, t. 19, p. 146 et suiv. — Les Notices de M. Azuni, de l'Académie de Marseille, qui a copié scrupuleusement, sans en faire l'aveu, Bougainville. — Murray, *Nov. comm. societ. Gott.* t. 6, p. 59, 98.

que des fragmens peu nombreux, prouveront qu'il savait abandonner le timon du vaisseau pour écrire des découvertes dont il voulait perpétuer l'utilité.

Pythéas, retournant ensuite sur ses pas, voulut explorer avec plus d'attention la côte septentrionale de l'Europe. Protégé par les chaînes de la Scandinavie, un large bras de mer balance ses eaux entre deux terres, dont l'une, à droite, arrive, découpée par des lacs immenses, des marais, des forêts presque noyées, jusqu'aux steppes de l'Asie, vaste plateau où la tente voyageuse des Huns et des Vandales enfonçait ses poteaux; l'autre, resserrée entre les flots, retentit, d'un côté, du bruit solennel de l'Océan: cette seconde terre avait des forêts, des lacs et des montagnes; l'Asie y fit un jour irruption, et alors, devenue la fabrique du genre humain (1), elle entonna les chants des sagas, et vit briller des lances. Maintenant la civilisation européenne a visité ces âpres climats; au fond d'un golfe, Pétersbourg se mire avec ses palais de granit, dans le large fleuve de la Newa; et presque vis-à-vis, pressée de canaux, la Venise du Nord, Stockholm, se balance comme un vaisseau à l'ancre, entre une mer qui ronge ses rocs et un lac dont des maisons royales embellissent les rives. Mais à cette époque, quel aspect sauvage offraient et ces terres et ces eaux! Pythéas entre dans cette mer silencieuse. Après avoir passé le Sund, il voit s'alonger devant lui la Baltique, qui finit par un golfe à l'extrémité duquel s'élève la dernière ville européenne que lave le dernier fleuve de notre continent (2).

Tels sont les voyages maritimes de Pythéas, tel est le premier nom cher aux sciences et au commerce, que Marseille a inscrit dans son histoire. Il me semble qu'il mérite une belle part de gloire. S'élancer d'une patiente et studieuse méditation des phénomènes célestes à l'accomplissement d'un projet gigantesque, est à la fois l'œuvre du génie et du courage; c'est celle qu'a su déterminer avec tant de gloire Pythéas. Ceux qui ont attaqué avec amertume quelques erreurs dont une époque de tâtonnemens scientifiques doit être responsable, n'ont pas songé qu'il a mérité de prendre rang parmi les plus habiles astronomes de son temps; que la constante méditation lui révéla des secrets tenus pour impénétrables; que le premier il déploya sa voile dans des mers assiégées par d'éternelles tempêtes; que le premier il traça aux vaisseaux, accoutumés à voir resplendir sous leurs proues des flots méditerranéens, une route vers des contrées inconnues, où des fourrures précieuses, un étain abondant, le fer et l'ambre jaune promettaient au commerce d'abondantes moissons. Oui; Pythéas est un de nos plus grands hommes, et son nom, écrit en tête de notre histoire, doit rappeler à la pensée l'ardeur du génie, la soif des découvertes, l'utilité des travaux et la gloire du succès.

Un rival vivait, contemporain de Pythéas: c'était Euthymènes. Il paraît que Marseille s'était tracé un vaste cercle commercial; qu'intelligente et habile, elle voulut embrasser de ses spéculations le Midi et le Nord, alors peu connus. Carthage et Tyr exploraient l'Asie; la Méditerranée porta leurs riches flottes aux remparts de Gades, à l'embouchure du Rhône et à ces trois mers fameuses dont l'une ressemble à un large fleuve coulant entre deux belles rives; l'autre, à un vaste bouclier poli, autour duquel la main de l'ouvrier a dessiné des rivières, des forêts, des collines, l'Asie et l'Europe en regard; et la troisième demeure suspendue comme un diamant à la ceinture de fer de la sauvage Scythie (3). Mais le Nord de l'Europe dormait derrière ses remparts de glace; les feux du soleil interdisaient l'approche des mers africaines. Pythéas avait mesuré de l'œil ces remparts, Euthymènes voulut saluer cette brûlante contrée qui ne s'est encore révélée que par sa prodigieuse étendue de côtes.

Il est hors de doute que les Phéniciens n'aient embrassé toute l'Afrique dans le vaste cercle de leur navigation. L'Égypte eut un roi qui se plaisait aux découvertes; par son ordre, des vaisseaux tyriens s'avancent dans le golfe Arabique, entrent dans la mer d'Oman, doublent le cap méridional de l'Afrique, et arrivent, après trois ans, dans les eaux de la Méditerranée. Entreprise prodigieuse, que les Marseillais ont peut-être exécutée! Pline nous parle de débris de vaisseaux ibériens qu'on vit flotter dans la mer d'Arabie. Et quels secours avait alors la navigation? La géographie ignorait que ce globe fût ceint de l'océan; on ne savait pas quand soufflaient ces vents réglés que la voile attend patiemment pour se déployer au haut du mât, par eux périodiquement enflée; et l'aimant ne s'était pas encore révélé comme attiré par une puissance magique vers ce pôle.

Euthymènes fut également auteur d'un périple. Quand il longeait la côte occidentale de l'Afrique, il vit arriver à l'Océan une masse d'eau qui semblait introduire la mer entre deux terres; c'était le Sénégal. Il en visita l'embouchure, et le proclama le second Nil de l'Afrique.

Arrêtons-nous ici pour admirer la sage hardiesse et l'utilité des vues des Marseillais. Il est permis de croire que le sénat de leur ville fit les frais de ces voyages entrepris par Pythéas et Euthymènes; ils furent conçus sur un plan très-large. L'un, Pythéas, se frayant un chemin vers le Nord, ouvrait aux navires marseillais une

(1) Officina generis humani. (*Jornandes*).

(2) La ville de Tornéa, au fond du golfe de Bothnie.

(3) Les mers de Marmara, Noire et d'Azof.

route que la sagacité tyrienne ignorait encore; l'autre, Euthymènes (1), inondé des feux du soleil africain, explorait cette vaste côte d'Afrique, qui, finissant brusquement par un cap fameux, indiquait une voie vers ces Indes orientales dont l'antiquité célébrait les richesses.

L. MÉRY.

Dunkerque.

NOTICE HISTORIQUE DEPUIS L'AN 396 JUSQU'A NOS JOURS.

Dunkerque, le port le plus important qui découpe les côtes du nord de la France, est situé par 51° 7' de latitude nord, et par 0 2' de longitude ouest du méridien de Paris.

La fondation d'un port à l'emplacement où s'élève aujourd'hui Dunkerque remonte à une époque fort reculée. L'histoire rapporte que saint Victrius, évêque de Rouen, étant venu dans ces parages pour ramener à la foi les *Diabintes*, petit peuple qui y campait alors, il trouva un hameau de pêcheurs à l'emplacement où s'est aujourd'hui élevée la ville.

Ces Diabintes, qui peuvent être considérés comme les fondateurs du port et de la cité, empruntaient leur nom à un mot de la langue teutonique, dont la signification est : peuple qui habite un point de la côte creusé comme une baie. Cette origine de Dunkerque, qui prit naissance de la prise de possession du rivage par ces pêcheurs, ne saurait être contestée; mais ce ne fut, à vrai dire, qu'en 646 que le noyau d'une population naissante s'accrut et développa ses moyens de prospérité. Saint Eloi, évêque de Noyon, vint y prêcher l'Evangile, y bâtit une chapelle et continua l'œuvre sainte entreprise par son devancier saint Victrius, en convertissant tous les habitans du hameau. En flamand on nomme *duyne* (dont on a fait dune) les petites monticules de sable qui défendent les côtes des invasions de la mer; et *kerke* signifiant église dans la même langue, on a lieu de penser que *duyne-kerke* est l'étymologie du nom actuel de la ville qui s'est élevée sur le terrain de cette chapelle primitive.

(1) Euthymenes Massiliensis testimonium dicit navigari, inquit, Atlanticum mare. SENEC. N. Q. IV, 2. — PLUTARCH. *de plac. Philosoph.* IV, 1. — On attribue généralement à Euthymènes deux assertions dont les Anciens se sont moqués; la première, que les eaux de l'Océan méridional sont douces, parce que la proximité du soleil leur donne une espèce de coction; la seconde, que les inondations périodiques du Nil proviennent des vents étésiens, qui refoulent, pendant un certain temps, les eaux du fleuve vers sa source, puis, en cessant de souffler, les laissent retomber avec violence. Ces opinions, ridicules en effet, avaient été professées par nombre de philosophes avant Euthymènes, qui n'a fait que les répéter.

(C.-F. UCKERT, *Gréogra.* II.)

Nous passerons rapidement sur les incidens historiques qui donnèrent tour à tour pour maîtres à Dunkerque les *Francs*, les *Flamands*, les *Espagnols*, les *Allemands*, les *Anglais* et les *Français;* enfin, nous ne nous arrêterons pas davantage sur les révolutions que cette ville essuya. Quiconque s'intéresse à ces phases historiques trouvera, dans le savant ouvrage de Faulconnier, des détails complets, que le cadre de la *France Maritime* et sa spécialité semblent lui défendre d'aborder. Aussi ne nous arrêterons-nous par instans sur quelques époques qu'afin de démontrer que, dès l'an 960, ce port fut considéré, par les différens souverains, comme d'une haute importance géographique, et que sa marine fit souvent trembler les puissances voisines.

Une circonstance singulière que révèlent les annales de Dunkerque est celle-ci :

Par ordre de succession, et par son émargement de la rançon de François I[er], cette ville appartenait à l'Espagne; puis la bataille des Dunes la lui enleva le 18 juin 1658, sous les ordres de Turenne, commandant alors les armées combinées de France et d'Angleterre; mais une convention qui liait Louis XIV à Cromwell fit passer Dunkerque aux mains des Anglais. Ainsi, dans la même journée, elle fut comprise sous la domination des trois plus grandes puissances que l'Europe eût alors, la *France,* l'*Angleterre* et l'*Espagne,*

Le gouvernement anglais, appréciant l'importance de la situation de Dunkerque, s'en occupa tout particulièrement. Il y fit construire des jetées en pierre, et on y éleva une citadelle.

Louis XIV regrettait Dunkerque, et cherchait toutes les occasions d'en reprendre possession. Il essaya près de Charles II une négociation, que le délabrement des fonds de celui-ci lui fit accepter, et Dunkerque appartint à la France en échange de 5,000,000 tournois. L'Angleterre manqua d'être soulevée par le mécontentement que cette rétrocession répandit dans le peuple maritime.

Le roi de France, satisfait de son acquisition, fit immédiatement un voyage à Dunkerque. Il y ordonna différens travaux, fit tracer la basse ville, et demanda des plans pour le canal de *Bombourg* qui fut exécuté quelque temps après.

En 1691, *Vaubàn* reçut ordre du roi de fortifier une ville dont chaque jour l'importante position se révélait davantage par le développement de son port et de sa marine. La ville fut fortifiée sur un bon système : de grands travaux maritimes y furent entrepris, et un banc élevé, qui barrait le passage du canal d'entrée, fut coupé; des estacades encoffrées en bois et comblées de pierres s'étendirent jusqu'à 800 toises au large pour défendre le port. A l'extrémité de chacune des estacades s'élevèrent deux batteries formidables; celle de l'est prit le nom de *Batterie-Verte,* celle

de l'ouest s'appela le *Château de Bonne-Espérance*. Louis XIV fit encore bâtir différens forts sur les deux accores du chenal, afin d'en défendre l'approche, et ces forts reçurent des noms particuliers: le *Risban*, le *Fort-Révest*, le *Château-Gaillard*, le *Fort-Blanc*. Enfin, en quelques années, Dunkerque devint une des places les plus formidables de l'Europe, et l'enthousiasme de Louis fut si grand pour accroître la prospérité de cette cité, qu'il y vint avec quarante mille hommes de troupes régulières qui se partageaient tour-à-tour les travaux, et leur donnèrent en peu de temps une impulsion qui tenait de l'enchantement. Les sommes que coûtèrent ces premiers travaux de Dunkerque sont incalculables; on y creusa un bassin dont la capacité offrait retraite à 30 vaisseaux, un arsenal maritime, des corderies; des ateliers de toutes sortes s'y groupèrent, et comme son port était accessible à des vaisseaux de 64 canons, tout contribua bientôt à faire de cette place un centre d'activité qu'elle a perdue depuis peu à peu, à mesure que sa physionomie guerrière s'est fondue dans les développemens de son commerce actuel.

Dès cette époque, Dunkerque avait donné naissance à plusieurs hommes célèbres. Ce fut la patrie des amiraux *Collard*, *Rombault*, *Jacobsen* et *Jean-Bart*, né le 20 octobre 1650. Jean-Bart, sur lequel la faveur particulière de Louis XIV se fixa à si juste titre, s'éleva rapidement du rang de simple pêcheur au grade de chef d'escadre et aux prérogatives les plus élevées de la noblesse (1).

Jean-Bart fut pour beaucoup dans la prospérité maritime qu'acquit Dunkerque pendant les années 1690, 1691 et suivantes. Il détruisit la pêche des Hollandais, et par ses nombreuses prises sur le commerce anglais, exaspéra tellement la population maritime des côtes de la

(1) Jean-Bart, le célèbre marin dont s'enorgueillit Dunkerque, mérite trop la sympathie du pays, pour que nous puissions, en trouvant son nom sous notre plume, ne pas nous y arrêter un instant, sans préjudice de l'article que nous lui réservons dans nos colonnes.

Un de nos précieux collaborateurs, M. A. Jal, a déjà, dans la troisième livraison du premier volume de *la France Maritime*, jeté quelques traits sur la vie de l'illustre marin; nous ne nous arrêterons ici que pour signaler une de ces particularités dont la vie de plusieurs hommes célèbres offre quelques exemples.

Jean-Bart sortait, comme on sait, du sein des pêcheurs où il fut élevé.

On rencontre aujourd'hui encore à Dunkerque, bien que la tradition et l'usage s'en perdent tous les jours, une classe de femmes, épouses et mères d'artisans ou de pêcheurs, qui, pour la plupart, ont conservé un costume dont les *sayons* furent jadis empruntés au contact des nations qui possédèrent tour-à-tour ces parties du littoral.—Boulogne a ses *Matelottes*, avec leur ravissant costume de mousseline, d'écarlate et de pierreries: Granville, ses *Bavolettes*, si agaçantes et si curieusement chaperonnées de leurs coiffes en bateau; Dunkerque, bien que le nombre s'en éclaircisse chaque jour, a ses *Bazennes*: c'est la classe aristocratique des pêcheurs, — les femmes de maîtres de bateaux, la partie aisée de cette population si énergique et si courageuse, qui exploite les rives de la mer.

La *Bazenne*, dont le costume pittoresque a inspiré à l'artiste le dessin qui accompagne cette livraison, revêt, dans les cérémonies de famille, dans les fêtes d'églises ou les solennités populaires, le riche costume dont une sorte de coquetterie complète l'ensemble élégant : c'est une jupe de brocard ou de quelque autre riche étoffe damassée, sous laquelle tranche la vive bordure rouge d'un ample jupon. Sa coiffure de mousseline blanche la couronne de ses plis multipliés, qui tombent de chaque côté de son visage comme les ailes d'un goëland au repos. Sa taille, que n'enlacent pas, comme dans nos villes, les supplices d'un corset, remonte jusque sous sa gorge, que recouvre, en la dessinant, les broderies transparentes d'un mouchoir. Son cou est enveloppé d'une multitude de rangs que fait sa longue chaîne d'or. Ses cheveux blonds, comme le sont en grande partie ceux des femmes du Nord, confondent leurs boucles à celles de ses pendans d'oreilles, curieusement ciselés suivant la mode du pays. Elle est fraîche comme une algue marine, vive comme une dorade; à sa ceinture pendent de longues chaînes d'argent, qui retiennent ses clés de bonne ménagère.

Jean-Bart a laissé des nièces parmi ces femmes. L'une d'elles, qui vivait encore il y a peu d'années, avait conservé, jusqu'à un âge fort avancé, sa simplicité de goûts originaire, bien qu'elle fût parvenue à une position aisée. Son fils, que des expéditions multipliées sur un corsaire avait placé dans l'aisance, ne parvint jamais à faire abandonner à la bonne vieille l'état de blanchisseuse qu'elle avait pratiqué dès sa jeunesse; l'affaiblissement des forces vint seul la forcer à quitter la vie active pour la vie tranquille. Une autre *Bazenne*, à l'époque où Napoléon, nouvellement uni à Marie-Louise, passa par Dunkerque, fut choisie pour faire partie des déléguées de la population maritime, qui présentèrent à l'empereur et à l'impératrice un poisson d'argent dans un filet d'or. Cette femme était aussi une descendante de Jean-Bart. L'empereur le sut trop tard, et les événemens qui arrivèrent bientôt après détournèrent sa préoccupation du désir qu'il avait eu sans doute de donner une preuve de son intérêt à cette femme, on peut dire, *de bonne maison*.

(*N. du R.*)




A.R

Grande-Bretagne qui regardent la Manche, que celles-ci résolurent de venger le tort qu'il faisait à leur commerce, en bombardant sa ville d'armement. Soixante-six vaisseaux de toutes grandeurs étendirent, en effet, leur ligne de blocus; mais les fortifications élevées par Louis XIV furent servies avec tant d'héroïsme et d'activité par les braves Dunkerquois, que les Anglais furent forcés de se retirer avec des pertes considérables dans leur armée navale. En se repliant, ils bombardèrent Calais.

L'espoir d'empêcher la sortie des corsaires dunkerquois qui faisaient tant essuyer d'échecs à leur marine marchande, leur suggéra la pensée de laisser une ligne d'observation au large du port. Mais Jean-Bart s'en souciait peu, et le 7 octobre 1693 il partit avec trois frégates, força le passage de la ligne, composée de trente-deux voiles, et, ayant gagné le large, il captura le lendemain quatre bâtimens marchands richement chargés. Tombé, deux mois après, dans une flottille de vingt-six autres navires, il en enleva les marchandises les plus précieuses, et brûla les navires qui l'empêchaient d'accomplir un projet hardi, qui reçut bientôt sa complète exécution. — Quelques jours lui suffirent pour faire une descente sur la côte d'Angleterre, près Norwich. — Il y brûla 500 maisons, et rentra à Dunkerque avec 500,000 écus de parts de prises.

Notre but n'est point d'analyser ici les brillans services que rendit à sa patrie ce célèbre marin, dont le nom est une des plus belles gloires de la France; mais le temps qu'il passa sur les corsaires eut trop d'influence sur la prospérité de Dunkerque, pour que nous ne signalions pas rapidement ces faits, dont la réussite, souvent miraculeuse, rendit ce port un ennemi redoutable aux Anglais. L'exaspération devint si grande chez ces insulaires, que, d'accord avec les Hollandais, ils résolurent de s'emparer de Dunkerque ou au moins de détruire son port. Une flotte de 114 voiles vint en effet étendre sa ligne d'embossage le long de la côte, vers laquelle des brûlots, destinés à incendier les ouvrages en bois, furent lancés à chaque marée montante. Ces tentatives ne furent pas plus heureuses que le bombardement dont Jean-Bart avait si heureusement coupé la ligne, et l'amiral Berkley, qui commandait l'escadre, fut contraint de faire retraite avec des pertes considérables.

Peu de jours après, Jean-Bart usait de représailles en enlevant, à la tête de forces médiocres, 5 vaisseaux hollandais qui escortaient 50 voiles marchandes venant de la Baltique. — Tout fut conduit à Dunkerque.

Les échecs considérables que la marine dunkerquoise fit éprouver à l'Angleterre ne contribuèrent pas peu à la conclusion du traité de paix de Riswich, qui fut signé en 1697. — Louis XIV, pour reconnaître la bravoure des Dunkerquois, accorda à leur ville différens priviléges, entre autres la franchise de leur port, et une chambre des communes.

Les prises faites par ces seuls marins sur l'Angleterre et la Hollande, pendant la durée de cette guerre, s'élevèrent à plus de 32,000,000 de livres tournois.

La guerre de la succession d'Espagne offrit de nouveau aux Dunkerquois les occasions de s'enrichir et d'acquérir de la gloire: leurs prises multipliées désolèrent encore le commerce anglais. Pourtant la mort de leur célèbre compatriote Jean-Bart, arrivée le 27 avril 1702, refroidit pour quelque temps l'enthousiasme guerrier qui, depuis bon nombre d'années, animait cette brave population. Les Dunkerquois exprimèrent leurs regrets de la perte du chef d'escadre de Louis XIV, en érigeant à sa mémoire un tombeau dans une de leurs églises, et un monument sur une place publique.

Le chevalier Bart porta dignement le grand nom de son père : en 1703, de concert avec le commandeur *de Saint-Pol,* il détruisit la pêche des Hollandais aux îles *Schetland.* Le résultat de cette guerre, qui dura dix ans, fut une valeur de plus 30,500,000 livres en prises sur les Anglais.

Ce fut un échec si rude porté au commerce de cette nation qui lui fit exiger Dunkerque comme otage après la perte de la funeste bataille de Ramillies.

On sait ce que coûta à Louis XIV la paix d'Utrecht, qui fut signée le 11 avril 1713; mais il est présumable que les haines anglaises étaient plus violentes contre les Dunkerquois que contre Louis, car une des conditions expresses du traité était la destruction complète du port et des fortifications. Le roi de France se trouva dans la triste nécessité de se soumettre à ces rudes conditions. Nous avons peine à dire que 20,000 Français furent contraints de détruire, sous la surveillance du commissaire anglais, les magnifiques travaux dont l'accomplissement avait été pour Louis XIV une idée poursuivie avec tant d'ardeur.

Pourtant il fallait de toute nécessité que la France possédât un port de mer dans le nord de ses côtes.

La différence qui existait dans le niveau des eaux intérieures et la mer fit sentir la nécessité d'un canal, à partir de Dunkerque jusqu'à Mardick, petit village situé à trois ou quatre lieues de cette ville. Le travail s'exécuta, et deux branches différentes livraient chacune le passage aux bâtimens d'une plus ou moins grande capacité. Ce canal, qui fut ouvert le 6 février 1715, était en partie l'œuvre des Dunkerquois, qui y travaillaient avec d'autant plus de courage qu'ils le considéraient comme devant remplacer leur port abandonné. Mais les inquiétudes qu'éveillait chez les Anglais et les Hollandais ce nou-

veau travail qui leur promettait de nouveaux corsaires, furent la base de sourdes intrigues malheureusement accueillies avec trop de faiblesse par le gouvernement français : le traité de paix de La Haye, en 1717, porta dans ses clauses principales l'abandon des travaux de Mardick : et telle était la position critique de la politique de Louis, que les habitans du Nord se virent réduits à réaliser les souhaits de l'étranger en renonçant à poursuivre des travaux qui devaient améliorer leur commerce.

En 1720, une tempête effroyable, qui ravagea tout le nord de la France par une grande marée d'équinoxe, rompit le batardeau qui obstruait le port. Il ne fut point rétabli depuis cette époque, et peu à peu les agitations de la mer et l'écoulement des eaux pluviales élargirent en la creusant cette trouée, qui finit par devenir praticable et fournir 13 pieds d'eau au point du passage le plus encombré.

Ce ne fut qu'en 1741, à l'occasion de la nouvelle guerre entre la France et l'Angleterre au sujet de l'Espagne, que les fortifications de Dunkerque commencèrent à être relevées. — On bâtit quatre forteresses et un camp qui se prolongea de l'est jusqu'au canal de Furnes. La Grande-Bretagne, que les travaux de Dunkerque inquiétaient toujours, résolut de les détruire de nouveau en envoyant, pour attaquer Dunkerque, 32,000 hommes commandés par le comte de Stairs. Ce général était parvenu à se procurer un plan des retranchemens, et tout semblait devoir favoriser ses projets destructeurs, lorsque, le jour même où le conseil assemblé devait décider de l'attaque des lignes, cette ville fut sauvée par un événement dont la singularité rappelle les oies du Capitole : un des chiens du général anglais ayant rongé le plan, le projet se trouva avorté et ne fut pas repris depuis.

Pourtant Dunkerque excitait de plus en plus l'animosité des ennemis de la France; non-seulement en temps de guerre ses corsaires faisaient éprouver des pertes considérables au commerce étranger; mais encore le pavillon neutre servait souvent de passeport à des entreprises que le contact de nos marins avec ces nations rendait plus faciles par leur habileté dans les différentes langues de chacune d'elles.

En temps de paix, Dunkerque s'élevait à la rivalité d'Anvers et d'Amsterdam par l'activité de son commerce, de sa pêche et du trafic avantageux de sa fraude; nul doute que l'extension de ce port ne fût devenue plus considérable encore s'il eût pu recevoir des bâtimens d'un fort tonnage. Ostende, dont nous nous rendîmes maîtres en 1745, fit décliner à Dunkerque son importance comme port de guerre. A dater de cette époque, ce fut presque exclusivement un port de commerce.

De 1744 à 1748, les corsaires dunkerquois firent un nombre de prises si élevé, que le total de leurs produits s'élevait à 12,000,000. L'Angleterre, dont la marine marchande enrichissait depuis si long-temps les corsaires de cette cité hardie, fit stipuler au traité d'Aix-la-Chapelle que si Dunkerque conservait ses fortifications du côté de terre, la partie du port qui regardait la mer serait remise dans l'état prescrit une première fois par le traité d'Utrecht, et que conséquemment toutes les fortifications élevées au large seraient rasées. — On recommença donc à démolir toutes celles qui s'avançaient vers la mer. Les jetées seules furent conservées.

En 1753, on commença les travaux d'un canal autour de la ville; mais des mesures d'assainissement les motivèrent seulement.

En 1758, le bassin de la marine fut rétabli. Mais l'Angleterre, toujours attentive aux travaux de Dunkerque, ne se lassait pas d'en entraver l'exécution par des traités avec le gouvernement. L'importance militaire de ce port s'était effacée sous les développemens commerciaux, et le nombre des corsaires particuliers, qui croissait toujours, continua long-temps de porter une rude atteinte à la marine marchande d'Angleterre. Ce ne fut qu'en 1778, à l'époque de la guerre dite d'Amérique, que cette surveillance de nos voisins d'outre-mer commença à se ralentir. Pourtant, l'activité des corsaires ne se paralysa point, et cette époque, que signalèrent plusieurs belles affaires, a conservé un nom distingué dans le souvenir du capitaine *Royer*.

Dans une période de cent vingt-un ans, les captures faites par la seule marine de Dunkerque sur le commerce anglais s'élevèrent à 530,000,000. Saint-Mâlo est le seul port qui puisse prétendre à de pareils résultats. — Encore devons-nous supposer que la vente des prises n'a pas toujours été en rapport avec leur valeur réelle.

Les chiffres les plus curieux résultent de l'examen de l'importance commerciale de Dunkerque vers ces époques. Ainsi, depuis le 1er janvier 1765 jusqu'au 1er janvier 1785, les seuls smogleurs (fraudeurs) anglais exportèrent pour 377,160,000 livres de spiritueux. L'échange en marchandises n'excéda pas une valeur de 18,800,000 fr. Le reste fut balancé par des versemens en numéraire. La franchise que Louis XIV avait accordée à ce port était un des puissans véhicules de sa prospérité.

Depuis l'époque où les Anglais avaient commencé à essayer la ruine matérielle de Dunkerque, et après la mort de ses grands hommes de mer, *Rombaux*, *Collaer*, *Jacobsen*, *Jean-Bart*, etc., ce port cessa complètement d'avoir une attitude militaire : ce ne fut plus qu'un point de relâche pour les bâtimens de l'Etat que la nécessité seule y faisait aborder. Pendant les premières guerres de la Révolution et de l'Empire, on y construisit bien quelques frégates et corvettes; mais l'en-

combrement des chantiers des ports de la Manche détermina seul ces mesures, et ce furent plutôt des canonnières, des péniches et des bateaux plats qui s'élancèrent de ses cales. — Boulogne, qu'animait alors le projet de descente en Angleterre, concentrait seul dans le Pas-de-Calais le mouvement militaire que la pensée de Napoléon avivait de son enthousiasme et de sa présence.

La guerre de la Révolution française, qui comprit les années qui s'écoulèrent de 1793 à 1802, vit armer 189 corsaires dunkerquois. Ce fut encore une suite de tentatives audacieuses que presque toujours couronna le succès. — Un capitaine, nommé Blanckman, se rendit si redoutable au commerce anglais pendant cette nouvelle période, que le gouvernement britannique promit une prime de 1000 livres sterling à l'équipage du bâtiment qui le capturerait.

En 1802, la rupture de la paix d'Amiens par les Anglais, sans aucune déclaration préalable, fit éprouver, par la capture inattendue de ses bâtimens, un tort immense au commerce de Dunkerque. Bientôt l'indignation que ressentirent de cette violation des traités les marins français de ces côtes, fit prendre la mer à de nouvelles bandes de corsaires qui en peu de temps se vengèrent énergiquement par leurs représailles de cet acte de félonie indigne d'une grande nation. Les chargemens entiers que l'Inde envoyait à la Tamise entrèrent dans nos magasins, et le commerce anglais reçut un nouvel et rude échec qui termina ces époques de guerres continuelles qui, depuis, ne se sont pas renouvelées avec cette puissante nation.

Napoléon, dans ses continuelles préoccupations militaires, ne considérait la marine que comme une puissance secondaire; il favorisa peu les courageux marins dont l'audace et l'habileté fit entrer dans les coffres de l'État des sommes si considérables. Il distribua bien quelques décorations à titre d'encouragemens, mais jamais sa sollicitude ne s'étendit jusqu'aux moyens de prospérité de ces armemens fructueux. Aucuns priviléges ne vinrent aider à la composition des équipages qui, pour la plupart, se recrutaient parmi les transfuges étrangers. Les travaux du port, qui, sous l'empire, furent repris jusqu'à l'achèvement du bassin, de l'estacade de l'est, de la cunette et de quelques écluses, complétaient plutôt le système unitaire de l'empereur pour les ports du nord, qu'ils ne s'appliquaient spécialement à la ville de Dunkerque. Ainsi, le chenal d'entrée fut laissé inaccessible à tout bâtiment d'un fort tonnage, et ses fortifications si puissantes qui, sous Louis XIV, en avaient rendu l'abord si imposant, ne furent pas relevées. On conçoit peu, si on ne la fait ressortir de son indifférence pour la marine, la négligence de Napoléon envers ce port si avantageusement placé en vedette à l'extrême nord de la France. Sans doute la possession d'Anvers, de Flessingue, d'Ostende, rabaissait Dunkerque à un rang secondaire dans son opinion.

Un plan de travaux fort raisonnables, et qui, en 1789, avaient reçu un commencement d'exécution, fut bien soumis à l'empereur; mais aucun ordre ne vint prouver qu'il attachât une grande importance au classement de Dunkerque parmi les ports militaires.

D'autres plans applicables au port, présentés depuis par un ingénieur d'un grand mérite, nommé M. Cordier, et dont l'ensemble avait reçu l'approbation de tout le pays, furent également écartés.—Des sommes énormes ont été employées à l'exécution d'un bassin d'une médiocre utilité par sa position. — L'écluse qui le ferme forme par son axe un angle de quarante-cinq degrés avec celui du chenal.

Les plans de M. Cordier rejetés pour l'adoption de ceux qui ont reçu exécution, la ville entra pour une somme de 600,000 fr. dans les 3,000,000 qu'ont coûté ces travaux imparfaits. Les ouvertures du bassin ne peuvent livrer passage à un bâtiment dépassant 200 à 250 tonneaux. Ainsi le but du commerce, qui consistait à ménager à ses bâtimens un asile, soit pour les travaux de gréement, soit pour la purgation des quarantaines, n'a point été atteint, et les navires d'une certaine capacité continuent à encombrer les autres parties du port, comme si aucuns sacrifices n'avaient été faits par le commerce pour améliorer cet état de choses. Ainsi, malgré ses immenses sacrifices, Dunkerque n'a point un bassin qui conserve à flot les navires, dont les écluses soient directes avec le chenal, et dont le terrain soit bon, comme sa proximité de la ville et de la citadelle égale. Le bassin exécuté a coûté en plus de celui que réclamait le commerce, des sommes dont l'application à d'autres travaux du port eussent ramené peu à peu Dunkerque à l'état de prospérité matérielle dont il jouissait en 1713, et que l'excellence de sa position géographique semble lui promettre pour l'avenir.

(La suite à une prochaine livraison.)

La Cloche du bord.

Comme toutes les communautés dont les habitans ont à recevoir un avertissement simultané, le navire avait aussi sa grosse cloche.

Nos vieux matelots retirés n'apprendront pas sans un sentiment de douleur que leur vieille amie la cloche (car ils l'aimaient bien) est aujourd'hui débarquée, *mise à terre,* ce qui, en marine, est presque le synonyme de *chassée du bord*. Au souvenir des émotions que leur causaient ses vibrations tonnantes, ils ne soupçonneront pas

quelle incapacité de service ou quel vice d'usage peut la faire frapper de proscription par nos marins modernes; et comment on remplacera sur nos vaisseaux cette vieille et bonne compagne obligée des matelots dans leurs longs voyages.

C'est encore le progrès dans l'installation de nos navires de guerre qui, ne respectant plus les vieilles habitudes inutiles, a éliminé du matériel d'armement la cloche, qui y figurait avec plus de bruit que de nécessité, en substituant à son timbre trop bourgeois, ou trop monastique, le son plus approprié du tambour militaire.

L'incorporation maritime de la cloche date de la création d'une marine organisée en France; c'est-à-dire qu'elle fit son entrée à bord avec l'aumônier embarqué sur nos vaisseaux de guerre, où elle était spécialement, sous sa direction sacerdotale, l'instrument inséparable du service religieux.

Elle naissait dans ce but, avec et pour le vaisseau où elle devait faire entendre sa sainte voix; venait au monde en portant en relief sur l'un de ses cordons son acte de naissance et le nom du vaisseau auquel son existence était liée; recevait avec lui le même baptême (car alors on baptisait religieusement les vaisseaux); avait les mêmes parrain et marraine; était immédiatement appendue à son clocher en charpente, placé à l'entrée du gaillard d'avant, pour prendre, avec le vaisseau, possession de son domaine océanien; c'était un privilége de priorité d'embarquement qu'elle avait sur tous les autres objets du matériel d'armement.

Du chapeau de bois dont elle était coiffée, et sur les extrémités duquel elle se balançait entre les bras de son montant, se projetait un petit levier en fer, façonné, et à l'extrémité duquel était fixée *la corde* qui servait à la mettre en branle.

La nécessité de tout utiliser sur un navire, même en cumulant sur chaque objet des attributions en dehors de leur emploi spécial, fit bientôt remarquer que les fonctions religieuses de la cloche étaient trop peu occupantes, et que les longues heures de repos dont elle jouissait étaient un vrai scandale en regard de tant de mouvement et d'activité; alors l'économie intérieure du vaisseau lui suscita d'autres emplois; et par suite, la cloche sainte devint aussi la cloche du dîner, la cloche des heures, la cloche d'alarme, la cloche des signaux, la cloche des pansemens, etc.; enfin, à son doux *far niente* ecclésiastique, succéda une activité à laquelle sa bonne constitution seule pouvait résister.

Comme le tambour, qui varie ou cadence ses batteries selon le service qu'il indique, la cloche du bord avait aussi ses rhythmes et ses modulations de circonstances. Pour annoncer les heures, on lui faisait rendre un coup sec pour chaque demi-heure écoulée depuis le dernier nombre d'heures multiple de quatre, c'est-à-dire qu'à midi et demi elle faisait entendre un coup, à une heure elle en faisait entendre deux, ainsi de suite jusqu'à quatre heures qu'elle en faisait entendre huit, pour recommencer de la même manière à quatre heures et demie jusqu'à huit heures, et comme cela de quatre heures en quatre heures.

En escadre, lorsqu'on s'en servait pour signal dans les nuits très-obscures, ou dans les temps de brumes épaisses, afin de prévenir l'abordage avec un autre navire voisin que l'on ne pouvait apercevoir, on lui faisait donner un grand branle, terminé par un certain nombre de coups séparés et convenus pour faire reconnaître le vaisseau où elle était sonnée.

Pour appeler les blessés au pansement, elle frémissait sous un tintement triste et lent, comme des glas en harmonie avec le service affligeant qu'elle annonçait.

Son triomphe était l'annonce des repas de l'équipage. C'était alors à toute volée et par cadences de trois coups en trois coups que sa large bouche de bronze, frappée par sa langue de fer, et se balançant de çà de là, en avant, en arrière, conviait gaîment les commensaux du bord autour des gamelles fumantes, et souvent avec un ton si soutenu, que, malgré la douceur du motif, elle faisait dire : assez!

Excepté pour son sinistre tintement qui appelait les blessés à l'infirmerie, et qui lui était toujours imprimé par l'infirmier de service, la cloche du bord n'avait pas de sonneur particulier pour se faire entendre dans les autres cas; mais au besoin il s'en présentait cent pour un : les jeunes matelots, les novices et les mousses surtout, s'empressaient avec amour à la faire résonner. Les jeunes mousses trop faibles pour la mettre en branle se bornaient à lui faire battre les heures en balançant à la main son marteau. Ils y trouvaient un bonheur qu'ils payaient souvent par des punitions, quand pour en jouir ils oubliaient près d'elle leurs devoirs essentiels. Nous les avons vus se tenir d'avance dans son voisinage, et, au signal donné par la petite cloche de la timonerie, qui frappait l'heure sur le gaillard de derrière, se précipiter avec toute la pétulance de leur âge, se disputer, se culbuter, se battre même pour s'emparer du bruyant marteau, et frapper de toute leur vigueur, souvent au détriment de leurs petits doigts étourdiment froissés entre le marteau et la paroi intérieure de la cloche.

Pour le grand *balan* des repas, c'était bien un autre conflit entre les matelots et les novices amateurs; c'est qu'à la mettre en branle à grande volée il n'y avait pas que le plaisir de faire du bruit et d'annoncer le repas toujours tant désiré, l'amour-propre trouvait aussi certaine flatterie à bien déployer la vigueur et l'adresse nécessaires pour lui imprimer le mouvement convenable, et la faire, ce qu'ils appelaient, *bien chanter*. Aussi, long-temps à l'avance, le plus prévoyant s'était déjà emparé de sa corde, et prenait position. Au


Ch. Régnier
2 V.P

coup de sifflet du maître d'équipage qui précédait le commandement de : *Sonne la cloche*, tous les promeneurs du gaillard d'avant s'arrêtaient pour juger le sonneur empressé, et parmi eux les amateurs retardataires, prêts à se venger de leur désappointement, si leur devanciers ne s'en tiraient pas convenablement. S'il réussissait, une demi-approbation, dédaigneusement exprimée par les mots : Comme ça, gonflait d'orgueil le sonneur enchanté de lui-même; mais si, par maladresse, trop de raideur dans les bras, ou trop de lenteur à rendre la main à propos, produisait une suite de faux coups qui troublaient l'harmonie du branle, oh! alors un déluge de vociférations et d'apostrophes graveleuses, accompagné d'une grêle de bouchons d'étoupe, de pelotes de vieux bitord et autres projectiles, accablaient le sonneur tombé, qui s'enfuyait à toutes jambes, et se cachait pour faire oublier sa déconvenue qui lui était long-temps reprochée.

La corde était aussi un objet type : courte et façonnée d'une manière particulière, elle était terminée par un beau nœud techniquement appelé *cul-de-porc;* elle avait d'autres nœuds distribués dans sa longueur pour servir de points d'arrêt aux mains qui la saisissaient, et ce n'était pas chose inutile, car elle était si sale des mille caresses qu'elle recevait de ceux qui passaient près d'elle, qu'elle aurait défié les mains les plus calleuses, dans leurs plus fortes pressions, de ne pas glisser sur ses torrons cachés par la couche de graisse et de goudron dont ils étaient enduits.

Elle était là seule, parmi tous les cordages dont un navire est appareillé, qui eût pour nom technique celui de sa nature : *corde;* aussi son nom fournissait-il aux beaux-esprits du gaillard d'avant des sujets de pointes, de bons mots, et d'énigmes dont ils ne manquaient jamais de profiter. Un étranger monté à bord en curieux s'extasiait-il sur la multitude de cordages qui se croisaient autour de lui, un matelot lui disait d'un air capable et fin : « Il n'y a pourtant qu'une corde dans tout ça; » et après avoir quelque temps embarrassé l'étranger étonné, il ajoutait tout content de lui : « C'est la *corde* de la cloche. »

Il faut le dire pourtant, la cloche du bord avait aussi son revers de médaille, et croirait-on que cet objet de tant d'affections était aussi un sujet d'épouvante? mais seulement pour des novices paresseux ou passibles de fautes disciplinaires; voici comment : Dans ce temps-là, la propreté à bord de nos vaisseaux n'était pas autant recherchée que de nos jours; le *fourbissage* surtout n'était pas aussi commun, et ce devoir de faire reluire tout ce qui est susceptible de poli, si gaîment rempli aujourd'hui par nos matelots, qui se complaisent ensuite au milieu de l'éclat donné par leurs soins aux gaillards de nos vaisseaux, était alors un mode de pénalité, et la vénération que l'on portait à la cloche la faisait choisir préférablement par le maître d'équipage pour être polie et fourbie au clair par un novice en défaut, et le pauvre délinquant passait une journée à maudire et à frotter sa robe verdie d'oxide.

Un de ses grands inconvéniens, celui qui, sans doute, a le plus contribué à la mettre à terre, et qui tempérera les regrets soulevés par son absence, c'est que par sa position la cloche était très-exposée dans les combats à être frappée par les boulets; et si le cas échéait, elle disparaissait sous la violence du choc, mais en nombreux éclats qui, sifflans et tournoyans dans la foule des combattans des gaillards, frappaient d'une mort inévitable les malheureux qui en étaient atteints. Aussi, dans les préparatifs d'une action, la descendait-on à fond de cale.

Cependant la cloche du bord n'a pas complètement fait séparation avec Neptune et les marins; et moins grosse, moins tourmentée, et peut-être aussi moins considérée, elle est encore en instance sur nos navires de commerce.

Le cap. P. Luco.

Mœurs des négriers.

UN JOURNAL DE BORD.

Pour les riverains de la Méditerranée, Gibraltar était encore, il y a cinquante ans, les Colonnes d'Hercule. L'aventurier phénomène qui débouquait le détroit mettait, avant de cingler pour l'Amérique, ordre à ses affaires de famille et de conscience; et quand, gorgé d'or, il revenait avec son éclaboussant équipage faire trembler le sol natal, le peuple le regardait ébahi, comme un homme qui revient de l'autre monde. Pour quelques coquillages, pour quelques colibris empaillés, le Cabinet d'Histoire naturelle gardait en lettres d'or son nom alongé de la noble particule, et l'Académie des Sciences le recevait membre correspondant.

J'en viens à l'histoire de mon négrier.

J'aurais pu, renchérissant sur ses notes, broder sur ce canevas du drame ou du roman; mais la fidélité en fait de voyage vaut toujours mieux que l'effet : j'ai choisi la forme plus vraie, quoique moins saillante, d'un journal. Le récit rendu direct n'en reproduira que mieux l'expression du marin; il faut que le faiseur disparaisse, et que le style sente parfois le goudron : voilà pour la couleur locale. Mais si rien n'est plus sot que ce style parfumé qui trahit, dans un sujet terrible, les gants glacés qui l'ont écrit, rien de plus ridicule aussi que de rembrunir les couleurs. L'homme exploité par l'homme est un métier tout comme un autre, qui n'exclut pas chez un négrier tout

sentiment généreux; le mien, par exemple, a des bouffées de sensibilité; il s'extasie devant un paysage, s'indigne des abus, sourit aux souvenirs de la patrie; je n'ai qu'un mot à dire: NATURE.

Je m'embarquai sur *l'Oise*, en qualité de timonnier. Nous allions porter le gouverneur de Bourbon à sa destination.

On est sûr d'être bien accueilli, par prévoyance ministérielle, quand on est chargé d'une si importante mission. A ces élémens chauffés d'enthousiasme factice se joignaient les élans d'une joie franche et sentie. L'ex-gouverneur, tyran de position dans les îles, comme tous les despotes iorlans, laissait peu de regrets après lui, et on était naturellement porté pour un successeur qui, arrivant tout frais d'Europe avec sa philantropie, faisait espérer quelques chances d'améliorations. Les canons des forts tirèrent à notre approche; une vigie à la longue vue nous avait signalés, et depuis le superbe trois-mâts jusqu'à l'humble brigantin, il nous fallut successivement essuyer le feu des innocentes bordées. Le paysage qui se découpait entre la mer et le ciel bleuâtre des Indes se confondit en un clin-d'œil dans une atmosphère blanchâtre, et, comme par un jour de grosse brume, le marin ne distingua plus la terre à laquelle il touchait. De tout cet encens je ne vis, moi, que la fumée, me voilant le plus beau des spectacles pour un marin: la terre après quatre mois de navigation.

Enfin, après une de ces demi-heures d'un siècle, se déroula à mes yeux le plus poétique des tableaux que palette d'artiste ait jetés sur la toile, la plus fraîche des îles qu'imagination de jeune homme ait rêvées: Bourbon, du côté si pittoresque de Saint-Denis.

Echelonnés sur des collines en amphithéâtre, on n'aperçoit que blanches habitations, bouquets de girofliers et de tamaca, cascades vertes de mousse et de liane, et tout cela près d'un volcan; la riche végétation d'une nature vierge au revers du pays *brûlé*. La nuit, à douze lieues au large, quand on voit la lave rouge qui, comme un filet d'or, sillonne la montagne, ou qu'on entrevoit au jour une légère évaporation suintant d'un cratère: *Vivat!* s'écrie le marin: c'est Bourbon; le volcan fume sa pipe.

Saint-Denis, chef-lieu de l'île, n'a rien de remarquable aux yeux de ces Européens qui ne comprennent pas une ville sans architecture et sans cordeau. Mais elle a mieux que des colonnades et des portiques: elle a des bains tièdes, des arbres embaumés et des eaux jaillissantes; et puis j'aime l'air de jeunesse qu'exhalent ses cases en bois aux vertes jalousies, et je donnerais toutes les villes de la vieille Europe, ma patrie exceptée, pour un village du Nouveau-Monde. C'est à Saint-Denis qu'on trouve, dans toute sa douceur, cette vie molle et indolente de créole; c'est là que les hommes se promènent nonchalamment avec l'éventail et le parasol, et que les femmes s'endorment aux magnétiques attouchemens des négresses. Ces mœurs étonnent le nouveau débarqué; mais à peine a-t-il respiré cet air qui porte à la mollesse, qu'il cède à une irrésistible pente, et qu'il finit par partager même avec le vieux colon son dédain pour l'homme noir. Je conseille au négrier apprenti l'école de Bourbon.

Après un séjour de quelques mois, je m'embarquai à bord de *la Turquoise*, goëlette du roi, sur laquelle je fis plusieurs voyages à l'île Sainte-Marie, Madagascar et Pondichéry. Rien ne m'y a frappé qu'un portrait en buste et en pied de Bonaparte, dans la maison du grand-prêtre de Brahma. Lui aussi était donc un Dieu!.,. A ce rapprochement inattendu, je restai en extase; en vain mon dobachi, cicérone indien, me secouant par trois fois, se tuait à me montrer les images monstrueuses de ses dieux: mes yeux, baignés de larmes, en songeant à Sainte-Hélène, ne pouvaient se détacher de la grande figure; et aujourd'hui, que quatre ans ont mis entre elle et moi tout un monde, je la vois encore, avec son cadre de manguier et son voile de mousseline, suspendue entre des caricatures chinoises et indiennes, comme, pour l'effet du drame, le bouffon à côté du sublime!

Je sortis du service royal en septembre 1827, et des opérations de traite furent les premiers essais de ma liberté. Chose à remarquer: sur dix nègres débutans, il y en a neuf qui sortent du service, et cela se conçoit. Un peu de licence est douce après le despotisme des épaulettes, et le marin, tout froissé encore du régime militaire, se délecte à cette vie de contrebandiers, où capitaine et matelots mettent en commun indépendance et fortune. Le premier voyage n'eut rien d'intéressant; nous allâmes à Laurenzo-Marquesi, comptoir portugais, où nous fimes notre traite de blanc à blanc.

Je ne connais rien de plus misérable au monde que ces Cafres, appelés par les traitans *Grains de maïs* (1); et après les habitans de la Nouvelle-Hollande, qui marchent, dit-on, sur les mains, rien de plus bas dans l'échelle des êtres. C'est un vrai bétail que les Portugais contiennent à l'aide de chiens dressés, qui partagent leur antipathie. Là point de bois et de falaises qui facilitent le marronnage. La côte de Mica est d'une désespérante nudité; on n'y rencontre pas même des cocotiers, arbres qui couvrent toute la côte d'Afrique, et que détruisent, sur cette terre marâtre, les descentes périodiques des éléphans. C'est le point à peu près où viennent expirer les montagnes des Hottentots.

On conçoit que les trafiquans de bois d'ébène

(1) A cause de la ressemblance qu'ont, avec les grains de maïs, les excroissances qu'ils se font venir sur le nez.

font fortune dans ce pays; c'est une mine d'or pour les Portugais, qui en ont le monopole.

Grâce à leur courage, qu'ils nous firent payer bien cher, nous complétâmes en vingt jours notre chargement de chair humaine, et nous fîmes voile pour Bourbon, qui, vu ses travaux forcés et ses soixante lieues de tour, offre toujours un immense débouché à cette marchandise. Les produits d'Europe en baisse donnent parfois des pertes; mais les noirs, jamais; et sauf une épidémie à bord, il y a toujours des piastres à gagner. Dans le commerce, quoique la mortalité soit grande parmi des hommes parqués comme des moutons, nous eûmes, grâce à l'air et au mouvement, ces deux principes de vie, peu de noirs à jeter à la mer. A certaines heures du jour, nos mains philantropiques allégeaient les entraves, et la consigne était alors de respirer et de folâtrer à l'aise sur le pont. Avec ces précautions d'hygiène, notre chargement essuya peu d'avaries, et sur 300 noirs, nous eûmes le bonheur d'en débarquer 271 sur la côte du Vent, sans autre mal que quelques chevilles enflées et quelques cous meurtris par les *barres de justice et les carcans*. Nous comptâmes *onze suicides*, chiffre satisfaisant qui grossirait jusqu'à des proportions ruineuses sans les boissons fortes qui hébètent les sens, et la bruyante musique qui émousse le souvenir et assoupit le désespoir. Le vinaigre et le temps cicatrisent les plaies. Et puis, quand même! l'empreinte sanguinolente du licou n'empêche pas la bête de somme de faire force et de tirer, se dirent sans doute les colons, car ils chuchotaient entre eux au débarquement, et nos noirs, malgré leurs écorchures, nous furent enlevés à 1500 fr. par tête.

Je me rembarquai sur un autre navire, à mon grand regret; car le marin, dans un long voyage, s'attache au bois qui a partagé ses périls, et s'en sépare, les larmes aux yeux, comme d'un vieil ami qu'il ne doit plus revoir. Nous allions sur une goëlette marchande traiter du riz sur la presqu'île de Malaca à Saint-Capor, petit comptoir anglais dont la population est presque toute chinoise et malaise.

Le Chinois est actif, industrieux et sobre, mais jaloux, fourbe et lâche. Ses vices en relief respirent sur sa physionomie; son regard faux joue et vacille dans ses yeux ronds: c'est le regard de la chouette; sa figure est plate, et ses jambes grêles contrastent avec celles du Malais, taillé en Hercule. Les Chinois, avec leurs bras pendans et collés au corps, semblent tout d'une pièce; il y a de l'automate dans leurs mouvemens; ils sont par-dessus tout pointilleux et méthodiques. Les femmes, en général laides, ont toutes un air souffrant; c'est à fendre le cœur de les voir se traîner sur deux esclaves qui leur servent de béquilles; leurs pieds, estropiés à dessein, ressemblent assez au sabot d'un cheval. Elles se piquent de beauté, et sont coquettes jusqu'au martyre. J'en ai vu se pincer jusqu'au sang pour raviver le vermillon de leurs lèvres, et plus d'une dame s'est éteinte de phthisie pour consulter trop souvent le calepin nacré qu'elles humectent de leur salive pour en tirer le plus vif des carmins. Les Malais s'enivrent avec l'opium, qu'ils chiquent et fument avec passion. L'ivresse, qui en est le résultat, est terrible : il arrive quelquefois que dans cet état, l'écume à la bouche et le chrin (1) à la main, l'on a vu de ces malheureux frapper indistinctement tous ceux qui se trouvaient sur leur passage, jusqu'à ce que, frappés eux-mêmes, la mort vînt arrêter le cours de leur furie.

Je retournai à Bourbon, d'où nous cinglâmes vers Calcutta, pour y charger des toiles bleues qui servent à traiter sur la côte d'Afrique ; Calcutta, ville immense où la barbarie heurte à chaque pas la civilisation, où la pyramidale pagode aux têtes fantasques de monstres, fait face au sévère dorique ou au grandiose corinthien, où la hutte de terre grise et le toit de bananiers rampent à côté du palais asiatique aux vertes terrasses et aux blanches colonnades. Les mœurs des indigènes ne sont point à Calcutta un reflet plus ou moins complet d'Europe; les types y sont dans toute leur pureté primitive, et du bracmane au paria, l'observateur peut étudier dix-huit sectes bien distinctes.

Nous réparâmes quelques avaries à Bourbon, et c'est là que, montant nos batteries, nous réarmâmes en traite sur un brig fin voilier, pour éviter la chasse des croiseurs anglais, loups ravisseurs déguisés en bergers, pirates brevetés de leurs gouvernemens, qui, épousant par contrainte la cause de l'humanité, divorcent dans l'occasion avec elle, et exploitent à leur profit les négriers qui tombent dans leurs filets. Le capitaine et l'équipage du brig capturé courent risque de perdre leur liberté; mais, à coup sûr, les nègres n'obtiendront pas la leur; ils peuvent dire un éternel adieu à leur case et à leurs cocotiers; ils n'en seront pas moins vendus au plus offrant pour peupler les habitations et cultiver la canne. Le requin engloutit le poisson qui avale le menu fretin; et du requin, qui en fera justice?..... Cela rêvant, car on rêve à bord quand le navire, filant ses nœuds, laisse au marin le temps de s'écouter vivre, nous doublâmes le cap Sainte-Marie et remontâmes vers le nord pour nous rendre à Quilimane, comptoir portugais à sept lieues de la rivière de Cuama. Ne pouvant y traiter avec le gouvernement, qui, sous la griffe du léopard britannique, avait reçu ordre de n'accorder aucune franchise au pavillon français, nous fûmes obligés de remonter à Mozambique, résidence du vice-roi des établissemens portugais en Afri-

(1) Nom qu'ils ont donné à un poignard en forme de serpent.

que. Ce chef-lieu, avec son paysage à part et sa population mosaïque, est bien la plus originale des cités que j'aie rencontrées dans mes voyages; il n'est pas de lanterne magique qui y vienne avec ses effets d'optique, ses vues de fantaisie et ses lointains à souhait. Figurez-vous sur un rivage découpé par des flots aux sables d'or, une ville où se croisent mille citernes et mille bazars, des jardins où se balancent les sycomores et les palmiers, et puis un soleil d'Afrique dardant ses effets de prisme au milieu de cet éblouissant tableau, et vous aurez une faible idée de ce panorama où circule la vie, de ce boulevart où passent l'Arabe du désert au turban rouge fièrement drapé de ses lambeaux; le voluptueux Indien à la coiffure de mousseline et à la tunique blanche; et le hautain Portugais, sultan de ces contrées, qui fait plier sous le poids de son indolence le bambou que portent quatre nègres en Langouti. Ville toute de transition, improvisée au sein des flots pour servir de pied-à-terre au commerce, Mozambique est comme un jalon planté entre le désert et le monde.... Là, moyennant une rétribution de 3,000 piastres, nous obtînmes la permission de traiter sous pavillon portugais. Nous côtoyâmes la rivière de la Cuama, où nous fîmes ample moisson de noirs, attendu que la famine désolait le pays, et que, pour un chapeau de riz, les amateurs avaient une fraîche négresse. Tous les jours on voyait par milliers descendre dans leurs pirogues ces squelettes vivans qu'un traitant venait engraisser pour les vendre à un plus haut prix sur les marchés de Mozambique. Un seul blanc, plus d'une fois accompagné de ses esclaves fidèles, s'enfonce dans l'intérieur, jusqu'à soixante à quatre-vingts lieues, au milieu de ces peuplades qu'il exploite à la connaissance de tous, sans qu'il lui soit fait aucun mal.

Il va traiter avec les rois, qu'il mène en conquérant, fort de ses mousquets et de sa pièce de campagne. On cite pour sa témérité un Portugais, Antonio, surnommé le Lion. Abandonné un jour de sa troupe, et menacé par mille casse-têtes, il fit d'une décharge à mitraille une large trouée, et mit les sauvages en déroute. Je l'ai vu : c'est un homme petit et maigre, aux yeux vifs et percés, dirait-on, d'une vrille, bavard et fumeur comme un Portugais, gros joueur, payant toujours ses pertes en noirs, et sûr de ses coups; vendant l'ours avant de l'avoir couché. Je l'ai vu endetté de trois cents noirs, s'acquitter au bout de quinze jours, sans d'autres fonds que son industrie et quelques sacs de riz qu'il met en avant comme une glu au gibier. Nous complétâmes notre chargement, et, grâce à 17,000 piastres, nos chaînes de porte-haubans touchaient presque les eaux. Les noirs, emboîtés les uns dans les autres étaient pressés comme des harengs, et nous descendîmes en cet état la rivière jusqu'à son embouchure, attendant la nouvelle lune pour passer la Barre (1). Nous étions à l'ancre depuis deux jours, quand notre vigie donna l'alerte. C'était une frégate anglaise qui, ne pouvant entrer elle-même dans la rivière, envoyait, pour nous reconnaître, deux embarcations. Vite de faire descendre les noirs dans l'entrepont, et de placer des hommes armés de rotins pour leur imposer silence. Notre capitaine *héla* pour qu'on n'approchât pas davantage; mais ses cris n'auraient servi de rien, si une pièce de six, mise aux sabords, n'eût parlé plus énergiquement. La mèche fumait, et les rameurs s'arrêtèrent tout court : l'équipage était sur les gaillards prêt à faire un coup de main : sabres, haches, pistolets, luisaient sur le pont, et les Anglais, mettant de l'eau dans leur vin, demandèrent à boire. Ils voulaient, disaient-ils, un peu d'arack (eau-de-vie de sucre). Nous leur filâmes par-derrière un baril d'eau. Ensuite nous permîmes à l'officier de venir à bord, sans armes, pour satisfaire sa curiosité. Il admira la tenue du navire, nos couvre-lumières brillans comme de l'or, nos boulets et nos haches d'abordage rangés en salle d'armes sur le pont, et il ne put envisager sans un mouvement de frayeur nos hommes à figures de contrebandiers, dont la moustache mal peignée et la barbe en désordre ajoutaient à la dureté naturelle des traits. Dans son trouble, il ne vit rien, pas même une chaudière à mille rations, qui sert à cuire la nourriture des noirs, et dont il ne pouvait, vu ses gigantesques proportions, ignorer l'usage. Il s'en alla en appuyant sur le mot *brig de guerre,* sans vouloir, dans sa méfiance, accepter même le petit verre. L'Anglais, qui nous attendait, aurait pu nous faire payer cher notre fanfaronnade, si le capitaine n'eût fait débarquer la traite sous la garde de quatre hommes. Nous feignîmes de nous diriger sur Bourbon, et au moyen d'une fausse route, la nuit nous revînmes prendre notre cargaison en-dehors de la Barre. Ainsi la joie des nègres, qui s'étaient vu débarquer, fut de courte durée; leur rêve de liberté se borna pour eux à vingt-quatre heures de fers plus renforcés. La traversée fut longue et malheureuse; le flux de sang et le ténesme nous emportèrent cent dix têtes, et dans un seul coup de vent nous perdîmes 10,000 piastres, montant de cinquante noirs, que nous trouvâmes étouffés un jour de tempête où nous avions condamné les écoutilles. Nous jetâmes le tout à la mer, et chaque officier regretta son tant par tête; le matelot ne jurait que du surcroît de travail, mais trente bras nerveux ont bientôt jeté cinquante cadavres à l'eau : bonne aubaine pour les requins ! Nous débarquâmes enfin sur la côte de Bourbon, où nos noirs, malgré leur excessive maigreur, nous furent enlevés pour défricher les terres.

La suite à la 16e livraison.

(1) Banc de sable qui s'étend sur la côte d'Afrique, et qui, dans ces parages, est mauvais et dangereux.



SUR

Une prétendue Galère

DE S. LOUIS,

TROUVÉE A AIGUES-MORTES.

J'étais à Toulon depuis trois jours (11 février 1834), revenant de Naples, quand le *Journal du Gard* y apporta la nouvelle que près d'Aigues-Mortes on venait de découvrir un bâtiment de 75 pieds de longueur et de 9 pieds de largeur, que l'on regardait comme une galère du temps de saint Louis.

Une galère de saint Louis! Un navire contemporain des croisades! Quelle trouvaille!...

L'article du *Journal du Gard* eut un grand retentissement à Toulon, et y éveilla l'attention de tous les hommes qui ont quelque amour de l'art. Bien que je n'ajoutasse pas une foi très-grande à une annonce dont le rédacteur pouvait être un ignorant, un spéculateur, ou un de ces hardis débitans de mystifications, qui se plaisent à jeter à la curiosité publique des faits hasardés, étrangers ou complètement faux, je me décidai tout de suite à me détourner du chemin direct qui devait me ramener à Paris, pour aller voir le morceau curieux découvert à Aigues-Mortes. C'étaient cinquante lieues que j'allais ajouter à plus de quinze cents que je venais de faire; quoique je fusse malade, je ne pouvais pas hésiter.

J'achevais un voyage entrepris avec l'intention de recueillir le plus grand nombre possible de documens relatifs aux questions importantes de l'archéologie maritime; j'avais été assez heureux pour rencontrer, dessiner, étudier un très-grand nombre de monumens ignorés, des différens âges de la marine : mais tous ces monumens sont écrits, peints ou sculptés; il s'en présentait un en relief, non pas un petit modèle, non pas une de ces représentations douteuses, capricieusement faites par un artiste qui n'a vu les navires que du côté pittoresque, mais un bâtiment réel, reste authentique d'un art ancien : c'était une trop grande bonne fortune pour la négliger, une trop belle occasion d'ajouter à mes études, pour la laisser échapper!

Je souhaitais fort qu'un ingénieur constructeur voulût bien venir à Aigues-Mortes avec moi, pour que l'opinion d'un homme tout-à-fait compétent confortât la mienne sur le mérite de l'objet découvert, et la redressât si elle s'égarait; M. Kerris, sous-ingénieur de la marine, eut la bonté de s'offrir, et j'acceptai avec plaisir et reconnaissance l'appui du talent de ce jeune homme aimable et modeste autant que distingué.

Le 17, nous étions à Nîmes, et le 18, nous partîmes pour Aigues-Mortes. Le hasard nous fit rencontrer, dans la patache, —qui prend le titre pompeux de *courrier*, — une personne assez au fait des circonstances de la découverte de la *galère*. Elle me promit de me faire parler à quelques-uns des ouvriers qui avaient contribué à déterrer le navire. Arrivés à Aimargues, nous fûmes encore plus heureusement chanceux, car nous rencontrâmes l'intendant de madame de Bosanquet, sur la propriété de laquelle se trouve le débris nautique qui nous intéressait. Cet intendant nous raconta, sans se faire prier, son vaisseau de saint Louis, nous le récitant avec complaisance, comme les gardiens de Pompeï récitent la maison de Diomède ou la mosaïque de la *Défaite des Perses*. C'était lui, M. Flamand, qui avait dirigé les travaux pour désensabler la *nave* des croisés, et il était tout ému en nous donnant les détails de l'opération qu'il expliquait, le crayon à la main, en traçant des figures assez intelligentes. Il nous dit qu'il allait nous montrer quelques petits fragmens de bois et de clous dénaturés appartenant au navire; et quand il revint nous les apporter, il nous avertit que M. le colonel Monnier, neveu de madame de Bosanquet, désirait nous parler. Nous nous rendîmes auprès de cet officier, qui nous annonça l'intention d'aller le lendemain matin à Aigues-Mortes, et nous y donna rendez-vous.

Tout ceci s'était passé pendant que le courrier changeait de chevaux, ou, pour parler plus exactement, de cheval. Nous nous remîmes en route, et deux heures après, nous arrivâmes chez le père André, l'hôte de *la Garde-de-Dieu*. Ce n'est ici ni le temps ni le lieu de parler de la ville d'Aigues-Mortes et de l'auberge, où, grâce à Dieu, nous fûmes assez bien, et où nous passâmes une soirée très-agréable par la rencontre que nous fîmes d'un capitaine du génie, de deux officiers de cavalerie, d'un artiste et d'un officier d'infanterie, qu'un désir curieux avait amenés de Montpellier pour voir la *galère* du *Journal du Gard*. Je pourrai donner ailleurs les détails relatifs à cet épisode de notre voyage.

Le lendemain matin, comme il nous l'avait promis, M. le colonel Monnier vint nous prendre pour aller au *Môle*, — c'est le nom de la propriété de madame de Bosanquet. — Il pleuvait, et nous avions pour trois quarts d'heure de marche dans des sables et des marais, où il est impossible d'aller en voiture! Nous partîmes toutefois, et le ciel eut pitié de nous : le temps resta triste et couvert, mais la pluie cessa. Notre caravane, composée de neuf personnes, arriva tout essoufflée sur la rive gauche du Vidourle, à trois milles environ d'Aigues-Mortes, et à droite, c'est-à-dire à l'ouest de la ville.

Notre curiosité fut d'abord médiocrement satisfaite; nous espérions, sur la foi des récits qui couraient à Nîmes, voir un navire à peu près dégagé du lit de terre où il était resté ignoré pendant plusieurs siècles, et nous vîmes

seulement une partie de son avant, non pas en profil, ce que nous aurions bien désiré, mais pardessus, en plan, à vol d'oiseau.

Avant d'aller plus loin, je pense qu'il convient de faire l'historique de la découverte du monument, sur lequel je donnerai ensuite tous les détails nécessaires, avant de proposer les doutes et les conjectures que m'ont suggérés sa forme et la localité dans laquelle il a été trouvé.

Il y a six ou sept ans que, pour garantir le pays des inondations du Vidourle, dont les eaux, souvent et subitement grossies, couvraient les plaines marécageuses où l'on élève, comme dans la Camargue, des bœufs et des chevaux à demi sauvages, on creusa un nouveau lit à cette très-petite mais très-capricieuse rivière. Depuis ce temps elle traverse le bien de M. de Bernis, et borne à l'ouest celui de Mme de Bosanquet. Les eaux du Vidourle, encaissées entre deux digues de terre et de sable, qui servent de remparts aux propriétés des personnes que je viens de nommer, n'ont pas coulé plus tranquilles et plus réservées qu'auparavant ; chacune de leurs crues a été marquée par quelque dégât, et le soin constant des riverains consiste à réparer et consolider les digues qu'elles rongent sans cesse.

A l'un des derniers *Vidourles*, comme on dit dans le pays pour parler des extravagances de ce furieux ruisseau, la digue du *Môle* fut tellement endommagée, que l'intendant de Mme de Bosanquet se hâta d'y faire travailler pour s'opposer à un envahissement nuisible à la récolte d'abord, et plus tard, contraire à la salubrité du pays, déjà assez gravement compromise par les marais qui entourent et infectent Aigues-Mortes. Ayant besoin de terre pour établir un nouveau glacis, fortifié par de nombreuses plantations de chiendent et de tamarin qui, étendant et enlaçant leurs racines, finissent par retenir le sable et former un mur solide, M. Flamand fit creuser un fossé parallèle à la digue et en arrière d'elle. La terre prise dans le fossé servit à la réparation.

Ce fut en creusant cette tranchée que des ouvriers sentirent leurs pelles s'arrêter contre un corps dur qu'ils reconnurent bientôt pour du bois. Ils travaillèrent avec plus de précautions, et arrivèrent à se convaincre qu'ils avaient affaire à une barque ancienne. Grande fut leur surprise de trouver, à 9 pieds environ sous le sol, un bateau dans un lieu où il n'y avait d'eau que depuis peu d'années. M. Flamand, averti à temps, examina avec attention tout ce qui pouvait être vu du navire ; et je dis tout ce qui pouvait être vu, parce que la barque, étant presque entièrement sous l'eau du Vidourle, se trouvait enterrée au-dessous du niveau de la rivière et fort près de son cours. On sonda, en suivant la direction des deux flancs du bâtiment, et du côté de l'*avant*, qui est perpendiculaire au Vidourle, on vint jusqu'à la proue que la rapidité du courant eut bientôt dégagée, mais seulement à la hauteur du plat-bord. Quant à l'*arrière*, il resta inconnu ; M. Flamand, qui avait fait fouiller la barque à l'endroit du fossé, dans la longueur d'à peu près 3 pieds, arrêta ses sondes du côté de la poupe avant d'être parvenu à cette extrémité, aussi intéressante pourtant à connaître que l'autre. Des morceaux de bois furent plantés tout le long des deux bords pour dessiner le plan du navire. Plusieurs *amadiers* (les membres, ainsi nommés par les habitans du pays) furent extraits sans trop de peine, non qu'ils fussent pourris ou brisés, mais la rouille avait mangé le fer de tous les clous, et les pièces de la construction ne tenaient plus les unes aux autres que par l'effet de la pression exercée sur toutes par la terre qui avait rempli le navire. Quelques bouts de bordages, quelques masses de sable au centre desquelles se trouvaient des restes oxidés de clous ou petites chevilles, furent pris sur les côtés et au fond du bâtiment. M. Flamand garda tout cela avec soin, et pour que le bois enlevé aux membres de l'embarcation ne subît point d'altération à l'air, il le mit dans l'eau d'un fossé du *Môle*.

La nouvelle se répandit bientôt de la découverte faite par les ouvriers de Mme de Bosanquet. Le maire d'Aigues-Mortes, qui aime les antiquités, alla aussitôt voir le monument antique, et se fondant sur des souvenirs vulgaires, sans autre donnée positive sur la forme de tel ou tel navire ancien, il se hâta d'écrire au préfet du Gard qu'on avait trouvé à Aigues-Mortes une des *galères de saint Louis*.

Voilà ce qui précéda notre visite au *Môle ;* voici maintenant ce qui s'y passa.

M. Kerris et moi mesurâmes la longueur approximative de la partie connue du navire, et nous la fixâmes à 71 pieds. Nous trouvâmes que la largeur du bâtiment, à l'endroit du fossé creusé par M. Flamand, c'est-à-dire à 53 ou 54 pieds de l'étrave, est de 9 à 10 pieds. Il était difficile d'arriver à une plus grande exactitude, parce qu'il fallait mesurer sous l'eau, et que cette eau, étant trouble, ne nous laissait point apercevoir les plats-bords. Nous pûmes être plus sûrs de nos mesures à l'*avant*, car le Vidourle, très-clair, nous permettait de le bien voir. Nous constatâmes qu'à l'endroit où la prétendue galère sortait de terre, elle est large de 4 pieds 9 pouces. 4 pieds 9 pouces étaient la longueur de la partie saillante dans l'eau. Cette partie laissait voir de chaque côté cinq têtes de membres, éloignées l'une de l'autre de 9 pouces. Pour connaître la profondeur du navire, de sa quille à la hauteur des plats-bords, nous sondâmes avec une longue broche de fer, et nous reconnûmes qu'à 3 pieds de l'étrave, comme à l'endroit où nous avions constaté que la barque a 9 pieds de largeur, la profondeur était la même : 3 pieds 3 pouces.

Je voulais savoir si la déclivité du plan des

plats-bords était très-grande à l'avant, c'est-à-dire si la construction était fine ou renflée à la proue ; je glissai à l'extérieur un instrument de fer emmanché à un long bâton, et je fis observer à M. Kerris que sa pente était fort rapide du haut en bas, ce qui me fit croire que la figure d'une coupe perpendiculaire à la quille, faite à 3 pieds environ de l'étrave, serait plus près de celle d'un V que de celle d'un U. Vers l'arrière, dans le fossé, je ne pus point faire la même expérience, parce que la terre était trop dure pour permettre à mon instrument investigateur de glisser sur le flanc du navire.

A la maison du *Môle*, nous vîmes plusieurs des alonges extraites du bâtiment et conservées dans l'eau par les soins de M. Flamand. M. Kerris les mesura, et il me dit qu'elles avaient 2 pouces 3/4 sur le droit, et 3 pouces sur le tour. On nous donna quelques fragmens de clous et de bois ; et je pris un morceau de mastic qui cachait dans l'origine la tête d'un clou. Ce mastic, je veux le faire analyser. Je suis fâché de n'avoir pas rapporté un peu d'un corps gras qui recouvrait certains bordages et que nous avons jugé pouvoir être une peinture jaune.

De tout ce que nous avions vu, nous ne pûmes tirer de conclusions bien précises; mais nous fûmes induits à penser que ce navire, d'une construction solide et fine à la fois, était l'œuvre d'un art avancé. Il paraît appartenir à la famille des gondoles, des galères, des yoles, et de ces bâtimens fins, plats, longs et peu larges, dont parle Du Belley, et qu'au moyen-âge les Anglais appelaient *ramberges*. La hauteur du creux à l'avant étant la même que celle qui fut mesurée aux deux tiers de la longueur du navire, on doit conclure que la *nave* est sans tonture, haute sur l'eau à la proue autant qu'au centre et probablement à la poupe, ce qui la rapproche, au moins par la donnée générale, des principaux bâtimens à rames de l'antiquité et des XVe et XVIe siècles.

Mais cette *nave*, qui a pu autoriser à lui donner le nom de *galère?* qui a pu établir son âge? Rien, absolument rien. On n'a trouvé aucun indice de *bacala* ou de tout autre soutien d'un système de rames ; on n'a vu ni tolets, ni toletière, ni reste de pont, ni apparence de coursive, ni commencement de carrose ou *thronum*, ni débris d'une tour à l'avant, ni bancs pour la chiourme. A la vérité, tout cela peut avoir disparu, avoir été enlevé après le naufrage du navire ; mais quelle bonne raison a eue M. le maire d'Aigues-Mortes pour supposer une de ces choses essentiellement constitutives de la galère à tous ses âges ? je l'ignore. J'ai voulu causer de cela avec lui ; il était à Nîmes le jour où nous étions au *Môle*, et j'ai perdu cette occasion de m'instruire.

Dire, avant plus ample et plus facile examen, que le bâtiment ensablé est une galère, c'est se hasarder beaucoup. Jusqu'à présent, il n'est permis d'affirmer qu'une chose, c'est que tout ce qu'on en connaît ne suppose point une galère.

Dire ensuite que cette galère date de S. Louis, c'est faire une supposition jusqu'alors tout-à-fait gratuite. Hors la circonstance de sa position à quelques milles d'Aigues-Mortes, sur quoi peut se fonder une telle hypothèse? Sait-on comment étaient faites les galères qui allèrent à la Terre-Sainte? Ce qu'en dit Joinville est-il assez précis, assez explicatif pour bien faire connaître les formes des galères à des antiquaires qui ne se sont pas spécialement appliqués à débrouiller les questions obscures de l'archéologie maritime?

Une médaille, une monnaie a été trouvée dans le sable qui remplit la partie visible de l'avant du navire ; cette médaille, M. Kerris ni moi ne l'avons pu voir. On nous a dit vaguement qu'elle porte d'un côté l'empreinte de deux têtes, et l'on n'a pu nous apprendre ce qu'il y a au revers ; on n'a pas pu nous fixer sur la nature des caractères qui accompagnent probablement les deux effigies. La pièce de monnaie est entre les mains d'un ingénieur de Lunel ; il est à désirer que M. le ministre de la marine la fasse demander à madame de Bosanquet, pour que nos savans numismates l'examinent et sachent à quelle époque elle appartient. Encore, quand on sera fixé sur le fait de la médaille, ne devra-t-on pas se hâter de conclure que la barque où elle a été trouvée est sa contemporaine ; parce qu'il est mille causes qui auront pu amener dans ce sable une médaille plus ancienne ou plus moderne. Tirer autre chose qu'une première induction de la connaissance de la médaille, ce serait agir avec une légèreté peu digne de la science.

Il faudra, pour se faire une opinion à peu près raisonnable, et qui ne sera peut-être jamais définitive, si le hasard ne fait pas trouver dans le navire plusieurs objets clairement indicateurs de l'âge de ce débris nautique, il faudra tout examiner avec une attention minutieuse. Rien de ce qui constitue la barque dans son état actuel, je veux dire dans l'état où elle sera quand on l'aura fait sortir de terre, avec toutes les précautions possibles, ne devra être négligé. Il y a, sur quelques-uns des bordages et des membres, des caractères, des marques qui m'ont semblé avoir de certaines analogies avec ceux dont sont marquées les pierres des admirables fortifications d'Aigues-Mortes. Ces caractères, il faudra les comparer, les dessiner avec attention, ou même les mouler, afin d'en avoir les figures plus exactes pour les mettre sous les yeux des savans. Dans le fond du navire on a remarqué des pierres composant un lest; ces pierres, il sera nécessaire de constater leur espèce, et de savoir si elles appartiennent au Rhône, si elles ont leurs analogues aux environs d'Aigues-Mortes ou dans quelques-uns des ports où S. Louis prépara ses bâtimens pour les croisades. Encore ne faudra-t-il pas conclure ab-

solument de cet examen, car une barque étrangère pourrait fort bien s'être lestée en France, comme une barque française aurait pu se lester à l'étranger. Aux XIe et XIIe siècles toutes les nations trafiquaient avec Aigues-Mortes : on devra s'éclairer autant que possible de la connaissance des faits généraux qui probablement sont enregistrés dans les archives de la ville; peut-être ces archives auront-elles conservé le souvenir des principales grandes inondations du pays par les débordemens des rivières qui le traversent ou l'entourent; ce sera une chose très-importante à vérifier pour éclairer la question, non plus du navire comme navire, mais comme monument historique.

Comment il se fait qu'une embarcation ou vaisseau, pour me servir du terme vulgaire et générique, se trouve ensablé si loin de toute étendue d'eau quelconque, c'est ce que se sont demandé toutes les personnes qui ont entendu parler de la découverte faite à Aigues-Mortes, soit qu'elles connussent, soit qu'elles ne connussent point les localités. Après avoir bien examiné le terrain où se trouve le navire et les alentours d'Aigues-Mortes, j'ai fait des suppositions que je soumets avec réserve aux hommes plus éclairés que je ne le suis sur les révolutions naturelles dont cette partie de la côte de France a dû recevoir d'importantes modifications.

Je me suis demandé d'abord si le navire a été jeté où il est par un coup de mer?

Ensuite, s'il a été abandonné après être sorti de l'étang du Repausset, le plus voisin de son gîte actuel?

Enfin, s'il n'était pas dans un des canaux anciens lorsqu'il en a été tiré par quelque inondation?

Ces trois hypothèses ont leur plausibilité. La première impliquerait seulement qu'à l'époque du naufrage de la barque, la mer couvrait le terrain d'Aigues-Mortes, au moins jusqu'à l'étang du Repausset (1). Eh bien! cela n'est pas impossible; mais cela reporterait l'origine du bâtiment à des temps fort antérieurs à la fondation d'Aigues-Mortes, et ferait de la *galère* de S. Louis un navire très-antique; car la mer ne baignait point les murs de la ville (ainsi qu'on l'a dit inconsidérément), alors que Louis IX s'embarqua pour la Terre-Sainte; cela est positivement démontré par M. Di Pietro, dans un très-bon écrit sur Aigues-Mortes. La mer ne s'est point *retirée*, quoi qu'en aient écrit Buffon, Voltaire, et après eux quelques auteurs : c'est l'étang de la ville qui était le port d'où sortirent les expéditions contre les Sarrasins; rien ne paraît mieux démontré aujourd'hui. Quant à ces boucles, dont on voit encore un très-grand nombre au pied des remparts sud d'Aigues-Mortes, et auxquelles on veut que S. Louis ait attaché des naves flottantes sur la mer, il y a deux choses : d'abord, que les naves fussent sur la mer ou sur l'étang de la ville, les anneaux pouvaient également être où on les voit encore, et c'est un fait qui redresse seulement l'erreur de date à laquelle les esprits trop poétiques se sont laissés aller; ensuite les boucles n'existaient point du temps de S. Louis, par cette raison fort simple que les fortifications d'Aigues-Mortes n'ont été élevées que par Philippe le Hardi. Avant le fils de Louis IX, il était donc difficile que les Croisés attachassent leurs navires à de vieilles boucles qui n'ont servi à cet usage que long-temps après le siége de Damiette. Si l'on veut que la barque retrouvée ait été jetée par la mer sur la plage où elle est restée échouée, et où elle a fini par disparaître sous les alluvions des rivières voisines, il faut qu'on recule fort loin son origine. Plaise à Dieu qu'il en soit ainsi, et que nous ayons enfin un échantillon des constructions grecques ou romaines!

Est-il plus raisonnable de supposer la barque sortie de l'étang du Repausset? Si l'on connaissait bien la marche des changemens qu'a subis le terrain depuis les temps antiques, on pourrait dire vers quelle époque l'étang du Repausset, plus grand et s'étendant au nord-ouest plus qu'il ne le fait aujourd'hui, aurait pu avoir son rivage septentrional tout voisin du Môle. Avec cela on saurait l'âge du navire qui nous occupe, et l'on serait aisément fixé sur l'événement qui amena son naufrage. Un coup de vent du large, un ras de marée suffiraient à l'expliquer. Je ne rejette pas plus cette hypothèse que la première.

Quant à la troisième, elle me semble mieux fondée. A environ trois cents toises de l'endroit où est enfoncé le navire, existe encore, mais à demi desséché, un canal ancien, qu'au temps des prospérités d'Aigues-Mortes on appelait déjà le *Canal-Vieil;* ce canal communiquait à l'étang de la ville, c'est-à-dire au port, par un autre petit étang et des passages canalisés praticables; il allait jusqu'à la mer par le Grau du roi. C'était un des deux moyens de communication d'Aigues-Mortes avec la Méditerranée, et il ne devait pas être moins employé que l'autre. Pourquoi notre barque n'aurait-elle pas été sur le *Canal-Vieil* un certain jour que les eaux grossies du Rhône, du Vistre et du Vidourle auraient transformé la plaine de Psalmodi (1) en un immense lac rejoignant la mer? Pourquoi une tempête n'aurait-elle pas brisé le lien qui retenait la barque au bord du canal, et n'aurait-elle pas poussé dans l'ouest le petit navire errant? Y a-t-il là quelque chose d'impossible? je ne crois pas, et je m'attache surtout à cette dernière supposition, parce que le *Canal-Vieil* est de beaucoup le plus près du lieu du nau-

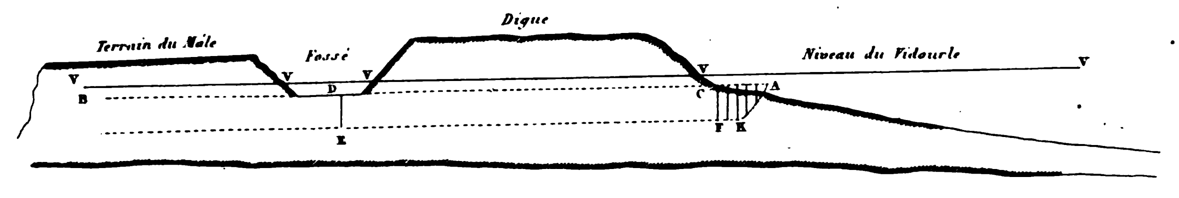
(1) Voir le croquis des *environs d'Aigues-Mortes*, que j'ai fait pour le joindre à ce mémoire.

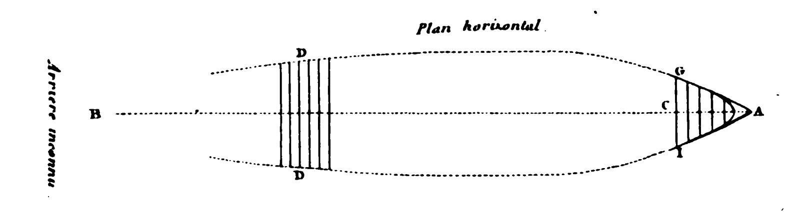
(1) Ancien nom d'Aigues-Mortes.



Le Vidourle R.
Nouveau cours de vistre R.
Vistre ancien
AIGUEMORTES
la Bresche
Radelle
Canal de la
Nouv.ⁿ cours du vidourle
Navire decouvert
Le môle
Canal vieil
roubine
Etang de la ville
Etang du Commun
Etang du Roi
Etang de Mauguio
Canalet
Repausset
Canal de la grande
Etang de repos
Rhone mort de la ville
Grau Louis
Grau du Roi
Rhone mort de S.t Roman
MER MÉDITERRANÉE

Coupe verticale passant par le plan longitudinal du navire dont la quille est perpendiculaire au cours du vidourle.





Longueur approximative		AB = 72 *Pieds.*
		AD = 2/3
Largeur	*en*	GH = 4 *p. 9 P.*
	en	DD = 9 *Pieds*
Creux	*en*	CF = 3 *p. 9 p*
	en	DE = 3 *p. 9 p*
Longueur		CA = 4 *p. 9 p*
Echantillon des Membres		*Sur le droit 2 p. 3 l.*
		Sur le Tour 3 pouces

AK *Forme hypothétique de l'avant*

Croquis des environs d'Aigues-mortes



frage, entre tous les cours et flaques d'eau qui l'avoisinent.

Maintenant, pourquoi la barque a-t-elle été abandonnée? Pourquoi le propriétaire n'en a-t-il pas tiré tout le bois pour le brûler? Pourquoi?... On pourra faire bien des questions de ce genre auxquelles il sera difficile de donner des réponses absolument satisfaisantes. Je n'ai donc point la prétention de les résoudre autrement que par de nouvelles suppositions. Je pense qu'il aura pu arriver que les eaux aient couvert long-temps le pays; que la barque, jetée sur un terrain de marécage, se soit échouée là avant l'écoulement et l'assèchement du lac que j'ai supposé; que le fond de sable se soit ouvert facilement sous le poids de la barque remplie d'eau; et enfin, quand la voie a été praticable après l'inondation, qu'il a été impossible au propriétaire de la dégager et même de la dépecer. Et quand il l'aurait dégagée, comment l'aurait-il pu reporter au *Canal-Vieil* sans de grandes dépenses? Valait-elle qu'on fît tant d'efforts et tant de frais pour lui rendre la vie active? N'appartenait-elle pas d'ailleurs à un riche armateur qu'une pareille perte devait affliger trop peu pour qu'il se donnât la peine de la tirer du marais où elle avait coulé? Si elle n'a point été dépecée, si l'on n'en a extrait peut-être que quelques parties de bancs, de toletière, d'œuvres mortes, n'est-ce pas qu'en effet c'est dans un marais qu'elle était venue s'arrêter? Le marais s'est desséché ensuite, comblé qu'il a pu et dû être par les alluvions successives des rivières débordées, et le navire a tout-à-fait disparu.

On pourrait faire un roman sur cette barque; je ne sais si on fera jamais son histoire. On pourra recueillir tous les élémens de ce travail intéressant vers le mois de juin; car M. l'amiral Duperré, approuvant les conclusions du rapport fait par M. Kerris, a chargé M. le préfet maritime de Toulon de rendre la marine propriétaire de ce monument nautique. La prétendue barque de S. Louis sera donc déterrée et portée à Toulon; tous les objets qu'on aura trouvés auprès d'elle ou dans ses flancs seront recueillis avec soin; rien ne sera négligé, j'en suis convaincu, pour arriver à la connaissance d'un fait qui nous importe, car les travaux seront probablement dirigés par M. Kerris, dont la curiosité a été vivement excitée par notre visite à Aigues-Mortes. Sans doute quand on sera fixé sur l'importance de l'objet découvert, le Musée naval de Paris s'enrichira de quelques-uns des débris, de quelques-unes des médailles, si on en trouve, et enfin d'un modèle de la barque d'Aigues-Mortes.

Les trouvailles du genre de celle dont je viens de parler pourront bien n'être pas très-rares d'ici à quelques années, quand un système de dessèchement bien entendu aura rendu à la culture toutes les parties encore marécageuses de la plaine d'Aigues-Mortes et de la riche Camargue d'Arles. En fouillant la terre pour creuser des canaux et pour faire des établissemens agricoles, on découvrira certainement quelques restes maritimes enfouis par suite d'événemens analogues à celui que nous a légué la barque d'Aigues-Mortes. Déjà M. de Rivière, l'ancien maire de Saint-Gilles, que j'ai eu le plaisir de rencontrer en revenant de Nîmes, a trouvé, en fouillant le sol de sa propriété de Faramant, dans la Camargue, une barque qu'il n'a pas fait mettre à découvert, mais qu'on pourrait aisément extraire du terrain, parce qu'elle n'y est qu'à la profondeur de trois pieds. C'est évidemment l'ancien bras desséché du Rhône, qu'on nommait *le Baloir*, qui aura déposé cette embarcation sur le sable de son rivage, peu éloigné de Faramant. Je signale ce fait, afin que la marine y prenne intérêt. La barque de Faramant serait peut-être pour l'archéologie maritime aussi importante que la *galère* d'Aigues-Mortes.

A. JAL,
Chef de la section historique de la marine.

Combat

DE LA FRÉGATE *L'ATALANTE*,

CONTRE LE VAISSEAU DE 74

LE SWITFSURE.

Lorsqu'en 1794 l'amiral Villaret commandait les forces navales devant Brest, sur l'autorisation du représentant du peuple J. Bon-Saint-André, le lieutenant de vaisseau Linois reçut le commandement de *l'Atalante*, jolie frégate portant vingt-huit canons de 12 en batterie, et dix pièces de 6 sur ses gaillards. La corvette de vingt-deux canons *la Levrette* et le brig *l'Epervier*, de dix-huit, complétèrent les forces confiées à cet habile officier, dont le choix avait été motivé par de glorieux antécédens.

Cette petite division était destinée à croiser entre les parallèles du 48 et du 49e degrés de latitude et le 16e de longitude. Sa mission avait pour objet la surveillance du passage d'un grand convoi français attendu des Etats-Unis, sous l'escorte de la division du contre-amiral Vanstabel, afin de lui donner avis qu'une petite escadre de cinq vaisseaux, commandée par le contre-amiral Nielly, croisait à vingt lieues plus à l'est pour protéger son entrée à Brest.

Le 10 avril 1794, *l'Atalante*, *la Levrette* et *l'Epervier* quittèrent la rade de Brest, et se dirigèrent, par un bon frais, vers la pleine mer.

A peine arrivé par les latitudes indiquées, le capitaine Linois fit trois prises qu'il dirigea sur le port de France le plus prochain.

Les jours suivans, les trois bâtimens eurent la plus grande difficulté à maintenir leur poste d'observation. Assaillis par un fort coup de vent qui les

dispersa, *l'Atalante* perdit son petit mât de hune; *l'Epervier* se trouvait hors de vue de la frégate et de la corvette, quand la tempête commença à s'apaiser.

Le 5 mai, vers le milieu de la journée, au moment où les officiers, profitant d'une éclaircie dans l'atmosphère, cherchaient, par la hauteur du soleil, à déterminer la position de leur navire, les vigies signalèrent, dans le nord-est, un convoi qui devint bientôt assez visible pour qu'on y comptât vingt-huit voiles.

Il ventait toujours une jolie brise; la mer avait encore une houle assez creuse que la tempête avait laissée à sa surface. Les instructions de Linois lui prescrivaient de s'attacher à reconnaître tous les bâtimens qui passeraient dans son horizon.

Bientôt, poussés par la fraîcheur de la brise, deux vaisseaux bon marcheurs, qui faisaient partie du convoi, commencèrent à donner chasse à *l'Atalante*, qui avait vainement tenté d'établir des communications avec ces navires par ses signaux de reconnaissance. Le capitaine Linois jugea devoir soustraire ses deux bâtimens légers à la poursuite de l'ennemi; il fit le signal de liberté de manœuvre à la corvette et au brig qui avait rallié la veille; tous deux firent vent arrière en se couvrant de toile.

Un des vaisseaux abandonna la poursuite de *l'Atalante* pour chasser les deux fuyards. On sut depuis que c'était *le Saint-Alban*, de soixante-quatre canons.

Le mauvais état du gréement de *l'Atalante*, dont l'avarie avait été réparée à la hâte, donnait sur elle, au vaisseau qui la chassait, un grand avantage de marche. Vers le soir, il se trouvait à portée de canon dans les eaux de la frégate, à laquelle il envoya une première bordée en prenant sur un bord pour montrer son pavillon et sa flamme, qui montèrent aussitôt dans sa mâture en déployant les couleurs britanniques.

L'Atalante, que dépassaient les boulets du vaisseau, hissa à sa corne le pavillon de la république, faisant feu de ses pièces de retraite; mais la faiblesse de leur calibre n'en étendit pas la portée au-delà de la moitié de la distance qui séparait les deux navires.

La nuit se passa entière dans les alternatives d'un combat, dont la force ou la faiblesse du vent devait motiver l'engagement. Au matin, le vaisseau avait un peu perdu avec l'accroissement de la brise; mais quand elle mollissait, il gagnait bientôt, de sorte que cette journée s'écoula presque entièrement dans des hésitations dont les caprices du vent causaient l'irrésolution.

L'équipage, fatigué par les travaux de la tempête, avait passé la nuit du 5 au 6 au poste de combat. Recruté parmi tout ce que les cadres de la marine offraient d'hommes en état de prendre la mer, sans conditions de capacité spéciale, il régnait dans ses rangs une sorte d'esprit d'exaltation dont les idées républicaines de l'époque développaient les tendances bien mieux qu'elles ne les ployaient à la subordination maritime, une des conditions les plus précieuses de succès, dans les affaires où la responsabilité pèse sur la seule tête du chef. Des chants patriotiques retentissaient dans la batterie et sur les gaillards, et l'exaltation qui s'en répandit dans l'équipage fut telle qu'une députation, à la tête de laquelle était un des hommes influens du navire, vint trouver le commandant Linois pour le prier, au nom de tout l'équipage, de permettre qu'on clouât le pavillon à la corne d'artimon.

Linois se récria sur l'inutilité d'une pareille mesure, en essayant de leur persuader qu'il serait injurieux pour lui, pour eux et pour la nation, que la frégate *l'Atalante* eût pris soin de clouer son pavillon pour qu'il ne fût pas amené; l'honneur national n'avait-il pas en eux de dignes représentans et d'énergiques défenseurs? Fallait-il que l'impossibilité de se rendre forçât seul à prolonger le combat s'il devenait meurtrier pour le plus faible?

L'énergique caractère de Linois était peu connu de son équipage sans doute, pour qu'il insistât sur une semblable mesure, car ses antécédens eussent été pour eux le gage le plus sacré de la résistance qu'il mettait à défendre opiniâtrément ses couleurs. Il faut, pour apprécier à sa juste valeur la position du commandant de *l'Atalante*, se reporter à cette époque où la discipline militaire était si relâchée que la persuasion et toutes les voies conciliatrices étaient des moyens de succès bien plus efficaces sur ces hommes, que l'expression énergiquement formulée d'une volonté individuelle, semblable à celle que reconnait la loi dans la personne du chef. Le gouvernement lui-même avait contribué, par ses mesures de recrutement, à maintenir cet état de choses; ainsi on exigeait alors, des simples marins formant l'équipage des bâtimens de l'État, des certificats qui constatassent le civisme et la capacité des officiers. La fausse application des grands principes politiques et de la souveraineté du peuple entre autres étaient également un des plus puissans véhicules de cet enthousiasme exalté, qui faisait rêver aux équipages l'accomplissement de toutes les idées que leur faisait naître la fausse interprétation de leurs principes politiques.

Vivement pressé par les marins, et parfois sollicité dans des termes qui ressortaient des causes que nous avons signalées, Linois se vit contraint de céder. — Le matelot qui avait d'abord porté la parole monta lui-même faire cette opération aux cris répétés de *vive la nation!* et *vive la république!*

La nuit vint. Le vaisseau, que l'irrégularité de la brise approchait ou écartait alternativement, persistait dans la chasse. Dans la journée du

6 mai la brise tomba, la mer était unie et le temps clair. *L'Atalante* fut forcée d'armer les grands avirons de galère; officiers et matelots se portèrent avec courage à ce pénible service. Il fallut que le vaisseau ennemi recommençât le feu pour ranimer un peu de sa fatigue l'équipage qui portait déjà le poids de plusieurs jours de travail; deux canons de 6, en retraite, pouvaient seuls répondre au vaisseau dont les boulets ricochaient sur la surface unie de la mer. Le calme se faisait toujours.

Avec le vent, *l'Atalante* avait perdu les chances d'échapper au combat par sa marche. Le vaisseau gagnait insensiblement, il n'y avait plus à douter de l'issue de la rencontre, et cette longue alternative, que l'épuisement de leurs forces rendait plus pénible, commençait à calmer les résolutions belliqueuses de l'équipage. Vers onze heures du soir, une seconde députation vint trouver le commandant pour le prier de permettre que le pavillon fût décloué, une longue résistance à des force aussi supérieures leur paraissant désormais impossible.

«Vous n'avez pas voulu vous rendre à mes raisons, leur répondit Linois, lorsque je vous ai représenté qu'il était indigne de nous de clouer notre pavillon sur notre navire pour garantir son honneur; eh bien! maintenant qu'il y est, il restera, et vous le défendrez ou mourrez pour lui...! »

Intimidés par l'ascendant que prend souvent, même sur les imaginations les plus déréglées, l'énergique expression d'une volonté, la députation se retira confuse d'une démarche que rendait honteuse à ses propres yeux le résultat que lui avait donné la fermeté du capitaine. Linois croyait ce projet abandonné, lorsque peu d'instans après il entendit au-dessus de sa tête des coups de marteau répétés; bientôt à la lueur du feu de ses canons de retraite, il distingua le gabier orateur couché sur la corne, s'efforçant d'arracher les clous qui y fixaient le pavillon, que, dans sa première exaltation, il avait frappés avec une solidité qu'il regrettait sans doute. Un coup de fusil à balle que Linois lui tira, sans toutefois l'ajuster, le fit descendre plus promptement peut-être qu'il n'était monté.

Vers deux heures du matin, *l'Atalante* avait les amures à babord, et le vaisseau allait la doubler au vent. Linois en profita pour venir au lof, et essayer de lui pointer sa bordée de l'avant à l'arrière en enfilade; mais les voiles reçurent une petite brise qui sépara un instant les deux navires. — Elle dura peu; à trois heures un quart il fallut reprendre le combat.

Quelques boulets, qui, dans les dernières volées du vaisseau, avaient porté dans les batteries, y jetaient déjà beaucoup de désordre; deux canons étaient démontés; sur le gaillard d'arrière, une seule pièce pouvait continuer son service. Le vaisseau hêlait; l'artillerie de *l'Atalante* seule répondait. Quelques boulets qui passèrent sur le pont firent voler des débris dont un éclat blessa Linois au visage, et le renversa sur le tillac; le capitaine d'armes de la frégate, un brave marin nommé *Biget,* s'étant élancé pour relever son commandant, eut, en approchant, les cuisses enlevées par un boulet qui fracassa les bastingages. — Le malheureux expira presque aussitôt.

Le feu des canons de la batterie se ralentissait depuis quelques instans, l'eau entrait abondamment dans la cale, et plusieurs fois l'officier de batterie avait envoyé demander au commandant des hommes des gaillards, pour remplacer ceux qui étaient hors de combat au service de ses pièces. Le gréement de la frégate était criblé; les bordées du vaisseau se multipliaient avec d'autant plus d'avantage, que, libre de manœuvrer, *l'Atalante* était pour lui un but de pointage qu'aucune évaluation ne pouvait lui soustraire, en diminuant pour elle les chances de destruction. Le combat traîna ainsi jusqu'au matin, faible et opiniâtre d'un côté, soutenu et puissant de l'autre. Le monde manquait depuis long-temps pour la batterie dont un officier lui-même servait une pièce. — Un boulet du vaisseau coupa la corne. — Le pavillon tomba à la mer. Linois fit cesser le feu.

Alors le bâtiment ennemi, libre de sa manœuvre, s'approcha de *l'Atalante* en lui hêlant de mettre ses embarcations à la mer; elles étaient tellement criblées, que les sangles en retenaient seules les morceaux contre la frégate; il fut impossible de carguer les voiles, toutes les manœuvres étaient coupées.

L'orateur, qui, deux fois en tête de la députation de l'équipage, était venu trouver le commandant, fut trouvé ivre-mort caché près du grand-mât. Mais depuis, sa conduite dans une autre affaire lui a mérité la croix de la Légion-d'Honneur.

Un canot du vaisseau aborda bientôt *l'Atalante,* pour prendre le commandant Linois. C'était le *Switfsure,* de 74 canons; son commandant, le capitaine *Boyles*, remit à Linois son épée, qu'en montant sur le vaisseau celui-ci lui présenta. — Un compliment flatteur sur sa belle défense accompagna cet acte de courtoisie.

D'après le rapport officiel du lieutenant de la marine britannique *Donglas,* qui avait reçu le commandement de la frégate française, elle faisait trente-deux pouces d'eau à l'heure par une belle mer, et sept pieds quand elle prenait les amures à tribord. Des vents favorables purent seuls lui faire gagner la côte.

César Bouraine, qui depuis a si vaillamment honoré la marine française par ses combats, fut blessé au commencement de cette affaire; c'était le second du commandant Linois.

Le 28 floréal an II de la république, *le Switf-*

sure et *l'Atalante* mouillaient en rade de Cork, en Islande.

JULES-LECOMTE.

Moeurs des Négriers.

(Suite.)

Notre halte ne fut pas longue; quinze jours après, nous avions un chargement de quincaillerie, et nous étions en marche pour traiter en première main. Une fois dans la baie de..., nous recalâmes nos mâts de hune et de perroquet, pour que la hauteur de notre mâture ne nous trahit pas, la terre étant basse dans ces parages. Fouloné, prince noir, avait son village presque au bord de la mer, nous ne tardâmes pas à nous aboucher avec lui. Mais persuadé que le meilleur moyen de nous faire comprendre était de parler à ses yeux, nous étalâmes notre clinquant sur la côte. Il fallait entendre les exclamations de tous ces sauvages à la vue de nos paillettes et de nos morceaux de verre reluisant sous un soleil d'Afrique; le bruit des clochettes sans nombre que nous agitions à dessein les excitait à la danse autour de nous; et à voir nos figures blanches dans ce cadre noir, on nous eût pris pour des magiciens évoquant d'un coup de baguette la ronde du sabbat. Fouloné, qui, sous les allures sauvages, cachait une rouerie tout européenne, nous avait induits en erreur; il n'avait pas en hommes l'équivalent de notre marchandise. « Je ne puis vous payer comptant, nous disait-il par signes, mais je vais faire la guerre et je vous promets dans quelques jours toute une peuplade prisonnière. » Là-dessus il fit entonner le chant de famille et représenter la danse du combat; il nous montra lui-même sa vigueur à lancer la zagaie et sa promptitude à la ramasser; il fit si bien, en un mot, que nous nous décidâmes à attendre.

Au bruit des calebasses et du tamtam, le signal du départ fut donné; les nourrices chargèrent leurs négrillons, qu'elles allaitent chemin faisant, sur le dos, tandis que les autres femmes, animaux domestiques, portaient les provisions de mitimanes et de mapen pilé (1); les hommes s'aiguisèrent les dents, empoisonnèrent leurs flèches, et en moins de deux heures le village fut désert. Cinq des nôtres, et j'étais du nombre, aux vives démonstrations de la peuplade formant l'arrière-garde, s'enfoncèrent dans l'intérieur. Foulone nous avait fait entendre que nos armes à feu hâteraient ses affaires, et nous avions trop d'intérêt pour reculer devant les fatigues d'un voyage et les chances d'un combat. En attendant, peu faits à la marche sur un sable brûlant, nous nous faisions porter pour quelques grains de verre sur un siége improvisé de bambou, et nous longeâmes ainsi, à bras d'hommes, une rivière féconde en singes et en hippopotames, où les espiégleries de ceux-là nous donnèrent plus d'une fois la comédie aux dépens de l'animal lourdeau. Pour les noirs, chasseurs à la course, ils se précipitent sur un de ces monstres paissant, et lui décochent un javelot sous l'oreille, au moment où l'animal furieux ouvre une gueule immense pour les couper en deux si.... mais leur coup-d'œil est juste, et leurs mains ne manquent jamais leur coup. Ce fut dans une plaine clairsemée de cocotiers et d'acajous que nous rencontrâmes une peuplade; il était temps, nous étions las de ce soleil perpendiculaire sans abri, de ces nuits si fraîches de rosée passées au bivouac dans le désert, où le sommeil était agité par la méfiance, mais où le réveil n'était pas sans charme, quand, à l'aube rougissante, le gazouillement de l'alouette me faisait rêver aux champs de mon pays. Des cris, comme c'est l'ordinaire chez les sauvages, furent les préludes du combat. Les femmes et les enfans se retranchèrent derrière, et les flèches furent lancées; ils attendaient, pour en venir à la zagaie, que les carquois fussent vides; mais en faisant conversion à droite, nous prîmes les ennemis en flanc, et à l'explosion de notre mousqueterie ils furent saisis d'une terreur panique. Le champ de bataille fut évacué, et nos alliés, plus prompts que des panthères, se mirent à courir sus; comme le sentiment de la victoire qui suit toujours une exaltation morale est plus puissant que la crainte du danger, après un découragement complet, Fouloné fit un grand nombre de prisonniers. Il n'y eut guère en tout qu'une trentaine de morts : faible pâture pour les étourdissantes nuées d'oiseaux de proie. La victoire ne fut souillée d'aucun meurtre, mais l'humanité n'entre pour rien dans cette modération, ce serait tant de perdu, et, par intérêt, les nègres respectent le malheur. Fouloné, d'humeur guerrière, voulait poursuivre ses succès; pour moi, je me refusai à l'accompager, et lui demandai une escorte assez forte pour conduire les prisonniers qui me revenaient et dont il était déjà payé. Fort de la sottise de notre capitaine, qui avait compté sur la foi d'un roi nègre, il me répondit qu'il avait besoin de ses gens. Le même jour deux des nôtres furent empoisonnés; mais, grâce à la force de son tempérament, l'un d'eux échappa. J'étais sur le point de brûler la cervelle à Fouloné, quand je songeai aux dangers qui en résulteraient pour nous sans ressusciter le mort, et je m'excitai à la patience.

Intimidé plus tard par mes menaces, il me donna des guides et quinze esclaves au choix. Le carcan fut passé, un de nos guides tenait par-devant la chaine conductrice, pendant que nous, derrière, le fusil en bandoulière et le sabre au

(1) Lentille blanche et petit haricot rouge dont les noirs sont très-friands.

poing, nous étions là pour presser les retardataires. En dépit de la philosophie, le désappointement emporte toujours avec lui un peu de mauvaise humeur, et nos esclaves s'en ressentirent.

Cinq jours nous cheminâmes dans des plaines entremêlées de bois, où nous n'apercevions, près de la source où nous allions faire de l'eau, que la griffe du tigre, découpée en trèfle sur le sable, ou le pied effleuré de la gazelle; où nous n'entendions, la nuit, quand les bêtes féroces se taisaient, que le frottement des chaînes et le bruit monotone de nos pas. Que j'eusse voulu alors ouïr le roulis du brig, le cri du cabestan! mais le vent ne soupirait pas dans le feuillage du manguier ou de l'oranger sauvage : autour de nous le silence de la solitude, et rien que le silence. Heureux encore, sur un sable bouillonnant, sous un soleil de 35 degrés, de presser de nos lèvres desséchées la pomme d'acajou, si suave quand on a soif, et qu'une nature prévoyante semble avoir semée à distance dans le désert pour désaltérer le nègre voyageur! Le cochon-marron, avec son inabordable sauvagerie, et la gazelle cendrée, avec son ouïe si fine, passaient toujours dans le lointain hors de la portée de nos coups, et nos vivres s'épuisant nous rendaient, de repas en repas, plus avares. Il faut avoir voyagé en aventurier comme nous pour sentir combien on spécule sur son appétit. Nous nous regardions manger avec un œil d'envie, et j'ai presque compris, par momens, l'homme que le besoin rend anthropophage.

Cependant à l'horizon bleuâtre se dessinait, comme une toile d'araignée, le gréement de notre brig : c'était l'inclinaison de sa mâture sur l'arrière; nos yeux marins l'avaient bien reconnue. Une vigie juchée nous avait aperçus à deux lieues de distance; la crainte des Anglais disparut dans l'élan de la joie, tous les pavillons se hissèrent, et jugez de notre émoi quand nous vîmes la moitié de l'équipage accourir à notre rencontre. Peut-être que l'appât du gain entrait pour beaucoup dans leur enthousiasme; nous en pûmes juger au désappointement qui se peignit sur les visages, quand l'exiguité de notre troupe eut trompé leur avide curiosité. Pour nous, le sentiment de nos dangers nous avait rendus plus sincères, et, dans notre trouble délicieux, nous avions laissé échapper nos trois conducteurs dont nous n'avions plus que faire, mais sur lesquels nos compagnons n'auraient pas manqué de se payer. Dans sa rage, le maître charpentier voulait incendier le village; mais, pressés d'aller récolter ailleurs, nous eûmes de la peine à lui faire comprendre combien il nous faudrait de temps pour anéantir toutes ces cases bâties à distance.... Enfin nous dételâmes nos noirs, et une légère embarcation nous eut bientôt portés à bord du négrier.

A Jambane, nous fûmes plus heureux par l'entremise des Portugais.

Quatre jours après notre départ, le temps, orageux d'abord, était revenu au beau; l'officier de quart avait envoyé gréer les huniers, une partie de l'équipage était sur les mâts; l'autre, fatiguée des manœuvres forcées de la nuit, ronflait dans ses hamacs, quand soudain on crie à la révolte!.... Déjà le capitaine, se débattant contre deux noirs des plus vigoureux, et saisi parderrière, allait avoir le cou tordu ou la tête écrasée entre leurs mains; mais l'officier, ajustant deux coups, a étendu deux conjurés sur le pont. A ce bruit, les dormeurs se réveillent, les autres laissent voiles et cordages, et, se filant par les raccourcis, se sont bientôt jetés sur leurs armes. C'en était fait de notre gain projeté, les mèches fumaient, et les pièces braquées sur l'avant allaient balayer le pont à mitraille, quand les nègres, par un de ces retours qu'explique ici l'instinct de la vie, apaisèrent leur révolte dont ils voyaient toute l'impuissance.

Quatre pourtant persistaient, et leur rage était si grande, qu'un d'eux, que je tenais en respect avec le plat du sabre, se saisit de la lame à deux mains, et ne la lâcha que lorsqu'il n'eut plus que deux moignons. Sa tenacité, survivant même à son impuissance, lui faisait jeter, dans un mouvement frénétique, ses bras sanglans sur le tranchant qu'il ne pouvait plus saisir. La révolte calmée, nous apprîmes par un négrillon, vendant son frère pour un grain de sucre, que le moteur était mon noir amputé qui, dès-lors inutile, fut pendu avec un autre forcené, pour le bon exemple. Nous les hissâmes au bout des vergues, et après les avoir laissés un instant lutter contre l'agonie en présence de leurs complices à l'œil sec et stupide, touché de pitié, l'officier envoya un matelot pour leur sauter sur les épaules, et bientôt leur immobilité et l'alongement de leur langue témoignèrent de leur mort.

L'exécuteur coupa la corde, et les cadavres plongeant disparurent à nos yeux; nous fendions les flots avec bonne brise, et nous n'entrevîmes que dans le lointain un groupe de requins se disputant leur proie.

Enfin nous abordâmes à Bourbon, obligés, pour masquer notre opération, d'attendre sous voile et sur la côte les ordres de notre armateur, pour prendre des bœufs ou des tortues à Madagascar. Nous aperçûmes à l'aide de nos lunettes que le pavillon bleu avait été hissé au môle de Saint-Denis : annonce fatale d'un raz-de-marée. Le baromètre du bord, variant à chaque minute, présageait une crise, un voile brumeux couvrait toute l'atmosphère, et pesait sur l'air lourd et étouffé comme celui qui sort d'une fournaise. Vingt-quatre heures après, le vent passa au sudest; la mer monstrueuse brisait à près de deux

milles au large, et le coup de canon ne tarda pas à sommer les navires mouillés en rade de filer leur câble ou chaîne par le bout, pour ne pas être affalés sur la côte. Les lames se brisaient mauvaises contre les bossoirs du navire, et se dardaient en longues fusées d'écume, à quatre brasses au-dessus du bord, pour retomber ensuite avec fracas sur le pont qu'elles balayaient dans toute sa longueur. Le porte-voix ne suffisait plus au commandement de la manœuvre; à peine entendait-on par intervalle le sifflet aigu du maître d'équipage.

A la pompe! à la pompe!

Une voie d'eau s'était déclarée, et, malgré les efforts de huit bras vigoureux qui se relevaient sans interruption, nous sentîmes, à l'affaissement du brig, que l'eau nous gagnait. C'est alors que nous regrettâmes cette côte dont nous nous étions si précipitamment éloignés la veille.

Nous fûmes placés dans la nécessité d'employer une manœuvre désespérée, et, forcés de laisser arriver vent arrière, nous faillîmes chavirer en présentant le travers à la lame.

Le vent était passé au nord, et les rafales nous portaient à la côte, où notre seule ressource était de nous jeter; mais l'eau qui regorgeait ne nous en laissait pas le temps.

Cependant, après des recherches inouies, nous parvînmes à découvrir l'endroit du navire par où l'eau entrait avec tant de violence; un bordage déchevillé laissait une large ouverture à la lame qui s'engouffrait avec fureur, et c'était fait de nous sans doute si nous n'eussions travaillé promptement, avec une ardeur que le danger rendait plus active, à opposer nos efforts au torrent qui menaçait de nous engloutir. En un instant l'équipage tout entier se porta du côté où le péril paraissait le plus imminent, et, grâce au zèle de chacun, zèle qui n'eut besoin d'aucun ordre pour agir, notre situation laissa quelque espérance. Le travail une fois terminé, on se mit à la pompe; mais ici les obstacles devinrent insurmontables: le pont du navire, presque à fleur d'eau, était couvert à chaque instant par les hautes lames, de manière à neutraliser l'effet de la pompe. C'est alors qu'il fallut se décider à prendre un de ces moyens désespérés, auquel déjà, sur les remontrances du pilote, nous avions refusé d'avoir recours: — le jet à la mer; mais une pareille tentative, quoique possible, n'était pas sans danger, et ne pouvait être menée à fin qu'à force de précautions et de mystère: les noirs, instruits de notre résolution et ne pouvant échapper au sort qui les attendait, auraient pu nous vendre chèrement leur vie et remporter une victoire rendue certaine par le nombre.... On fit donc assembler l'équipage en toute hâte pour lui faire part d'un projet qui devenait de plus en plus une nécessité; ce projet, repoussé d'abord par quelques-uns, ne tarda pas à être adopté d'une commune voix, et l'on se mit à l'œuvre: les noirs, montés deux à deux sous prétexte de les rendre utiles aux manœuvres, étaient à peine arrivés sur le pont qu'ils disparaissaient dans le gouffre, et les cris de ces malheureux, trop faibles pour se faire entendre et parvenir jusqu'à leurs frères, luttaient en vain contre la voix sinistre de l'ouragan. Quelques heures suffirent pour dévorer une fortune acquise au prix de tant de peines et de dangers...

Huit jours se passèrent encore dans des luttes et des événemens terribles; épuisés de fatigue sur notre bâtiment avarié, ayant à peine de quoi soutenir nos forces, car, dans le trouble qui suivit les premiers effets de la tempête, les trois quarts de nos provisions ayant été jetés involontairement à la mer, nous fûmes bientôt réduits à une détresse dont on prévoit le dénoûment, si le ciel n'avait envoyé vers nous un brig hollandais faisant route pour le Havre, où nous débarquâmes ne rapportant de notre voyage que nos malheurs, et le souvenir des périls auxquels nous venions d'échapper.

S. Berteaut.

En terminant cet article, calqué heure par heure sur la vie de bord, nous croyons devoir faire ici nos réserves. Notre but, en rapportant les divers événemens de cette campagne d'un négrier, a été d'initier nos lecteurs aux mœurs de cette classe d'hommes à part, qui fait l'application d'un héroïque courage et d'une grande patience dans les travaux et le danger, à un des actes cruels et flétrissant de notre société actuelle. Ceci est un *Journal de bord*, et rien de plus. *La France Maritime* s'associera, par une prochaine série d'articles sur la traite des noirs, à la réaction que notre époque a imprimée à un trafic honteux, dont nous voudrions bien sincèrement voir s'isoler un corps aussi respectable que celui de la marine.

(*N. du R.*)

ANNALES MODERNES.

Bisson [1].

1827.

Les forces navales que l'État entretient dans les mers du Levant ont souvent rendu de grands services à notre commerce, et c'est surtout à l'époque du commencement des hostilités entre les Turcs et les Grecs que la marine royale déploya une activité constante pour préserver le commerce

(1) Au moment où cette livraison était sous presse, nous recevions d'un jeune officier de notre marine, M. Edouard Bouët, une ode fort remarquable sur Bisson. Nous regrettons que l'allure de notre rédaction ne nous permette pas de livrer à nos lecteurs cette nouvelle production d'un de nos collaborateurs les plus distingués.

de la déprédation des nombreux pirates qui infestaient les mers voisines du théâtre de la guerre. Plusieurs engagemens qui eurent lieu dans ce temps ont eu pour résultats la capture de quelques-uns d'entre eux; les autres se sont cachés dans leurs retraites, intimidés par une surveillance active et infatigable.

L'événement que nous rapportons caractérise la situation où se trouvait alors la Grèce, et justifie trop malheureusement toutes les accusations dont ces bandits furent l'objet sur toutes les places de commerce de la Méditerranée.

La corvette de l'Etat *la Lamproie* chassa et prit sur les côtes de Syrie un brig pirate grec, nommé *le Panayoti*, monté par soixante-six hommes d'équipage; conduit d'abord à Alexandrie, ce pirate fut reconnu par plusieurs bâtimens marchands qu'il avait pillés, les uns à *Scarpento*, les autres sur la côte de *Caramanie;* une foule d'objets provenant du pillage furent reconnus par ces derniers à son arrivée à Alexandrie.

La frégate *la Magicienne*, partant de cette ville pour Smyrne, prit à son bord l'équipage du corsaire, à l'exception de six hommes qui furent laissés à bord; quinze marins français avec un officier en complétèrent l'armement, et tous deux firent voile pour l'Archipel. Mais dans la nuit du 4 novembre, un gros temps sépara les deux navires, et la prise, que le mauvais état de son gréement rendait peu propre à tenir la mer, fit route pour relâcher à *Stampalie*.

A quelque distance de terre, et lorsque *le Panayoti* était prêt à doubler la pointe de l'île, deux des prisonniers grecs que le commandant de la frégate française avait laissés à bord, se jetèrent à la nage et gagnèrent la terre. Le 5, à huit heures du matin, le brig jetait l'ancre dans une petite baie située à trois milles de la ville de Stampalie.

La désertion des deux Grecs, et la chance qu'ils avaient eue, malgré la grosseur des lames, d'atteindre la plage, ayant éveillé quelques inquiétudes dans l'esprit de l'enseigne de vaisseau *Bisson*, qui commandait la prise, d'après ses ordres toutes les armes qui se trouvaient à bord furent montées sur le pont et examinées avec soin, puis toutes les précautions convenables furent prises pour repousser les pirates que l'instigation des deux Grecs parvenus à terre pouvait engager à tenter contre la prise un coup de main tendant à s'en emparer.

Le capitaine Bisson, qui déjà avait servi dans la station du Levant, n'ignorait pas que toutes les îles de l'Archipel fourmillent de pirates qui maîtrisent quelques pauvres villages dont les habitans craintifs n'osent même pas les dénoncer, effrayés qu'ils sont par une sorte de solidarité et d'organisation qui lient ces bandits entre eux.

A la chute du jour, Bisson ordonna à son équipage de prendre un peu de repos, les travaux qui avaient précédé le mouillage ayant été fort pénibles. Puis, accablé lui-même, il se jeta sur son banc de quart, en se concertant avec son pilote, *M. Trémintin*, sur les mesures à prendre en cas d'attaque nocturne. Bisson fit promettre à son second que si les Grecs venaient à s'emparer du bâtiment, et qu'il lui survécût, il ferait sauter la prise plutôt que de l'abandonner aux pirates.

A dix heures du soir, malgré l'obscurité d'un temps lourd et bas, la vigie attentive signala deux embarcations, qu'on distingua bientôt doublant une pointe de rochers. C'était deux *mistiks*, chargées chacune de soixante à soixante-dix hommes qui, à mesure qu'ils approchaient du brig, poussaient des cris de vengeance. Aussitôt chacun fut à son poste de combat; Bisson monta sur le beaupré pour mieux observer la manœuvre des deux embarcations qui s'approchaient à force de rames. Bientôt elles furent à petite distance et se dirigèrent sur l'avant, qu'elles paraissaient vouloir aborder. Le capitaine français donna ordre qu'on les hélât; leurs cris continuèrent, une grande agitation se manifesta parmi les Grecs, et les voyant à demi-portée de fusil, Bisson donna ordre à sa mousqueterie de faire feu, déchargeant lui-même son fusil à deux coups sur l'embarcation la plus rapprochée du *Panayoti*.

Les pirates commencèrent immédiatement une vigoureuse fusillade, et, en quelques coups de rames, ils furent contre le bord. L'une des embarcations aborda par l'avant, la seconde par la joue de babord. Plusieurs des marins français qui s'étaient présentés à l'avant pour préparer la défense furent tués, et bientôt, malgré les héroïques efforts de Bisson, de son brave second et du reste de l'équipage, les pirates s'élancèrent sur le pont, où ils se répandirent en quelques instans en nombre considérable. Leur premier instinct, à la vue de la faiblesse du nombre des marins français, fut de descendre dans la cale pour commencer un pillage qu'ils avaient eu en but bien plus qu'une représaille en attaquant *le Panayoti*.

Bisson, qu'une blessure affaiblissait, parvint alors à se dégager des Grecs qui encombraient son navire, et appelant Trémintin, il lui dit, avec le sang-froid du désespoir : « Ces brigands sont maîtres du navire, la cale et le pont en sont remplis : c'est là le moment de terminer l'affaire! avertissez ce qui reste de nos braves de se jeter à la mer ! » Puis, serrant la main de l'officier : « Adieu, pilote, je vais tout finir; c'est le moment de nous venger! »

Aussitôt il s'affala sous le tillac de l'avant-chambre qui n'était qu'à trois pieds au-dessous du pont : c'était là qu'étaient arrimées les poudres; dans la position où il était, Bisson avait la partie supérieure du corps au-dessus du tillac, et, tenant à la main une mèche allumée, il renouvela du geste l'injonction qu'il venait de faire, puis disparut dans le panneau.... Quelques secondes

après, *le Panayoti* sautait, jonchant au loin la mer de ses débris enflammés et de ceux des deux mistiks qui l'avaient abordé.

Le brave Trémintin, que l'explosion avait lancé en l'air, se trouva, quelques momens après la catastrophe, étendu privé de sentiment sur le rivage; il ne sut comment il y parvint. — Il avait un pied fracassé; tout son corps était une plaie vive.

Un des pirates grecs, qu'un miraculeux hasard avait aussi jeté sur la plage, s'approcha du malheureux blessé, et, lui posant sur le cœur la pointe de son poignard, lui enleva les lambeaux qui le couvraient encore, avec la montre de l'infortuné Bisson que, comme souvenir de mort, il avait donnée à son ami.

L'alarme que l'éclat et le bruit de l'explosion répandit sur la côte, provoqua une recherche à laquelle Trémintin dut les premiers secours qui lui furent administrés; à deux heures du matin, des agens du gouverneur de l'île le transportèrent à sa résidence. Quatre matelots, qui s'étaient lancés à la mer, rallièrent également la maison où s'était retiré leur second; ces marins étaient les nommés : Hervy, Léguillon, Carsoule et Bouysson. Ces deux derniers furent trouvés errans dans les montagnes par les gens du primat de l'île.

Le lendemain de cette sinistre catastrophe, on trouva sur la plage, que jonchaient les débris du *Panayoti*, les corps de trois marins français. Soixante-dix cadavres grecs, que les lames apportèrent dans la journée, prouvèrent que la résolution héroïque du brave Bisson avait eu son plein effet.

La conduite de M. Trémintin, que le hasard seul a sauvé d'une mort qu'il n'avait point cherché à éviter en se lançant à la mer comme le désirait son capitaine, est au-dessus de tous les éloges; nous verrons plus tard comment il en a été récompensé.

Ce ne fut que le 8 suivant, lorsque cet officier eut recouvré quelques forces, que, sur la sollicitation du gouverneur, il se décida à envoyer le rapport de ce malheureux événement au consul de l'île de *Santorin*, lequel adressa, par l'entremise du consul de Milo, la nouvelle de ce sinistre héroïque au gouvernement français.

Hippolyte Bisson était né à Guéméné (Loire-Inférieure) le 3 février 1796. A peine ses premières études furent-elles terminées, qu'il entra à l'école spéciale de marine établie sur le vaisseau *le Tourville*, à Brest. Laborieux et intelligent, il acquit promptement une solide instruction sur les choses théoriques et pratiques de la carrière qu'il avait choisie. Le sang-froid, la rapidité de jugement, comme le plus grand respect pour l'ordre et la discipline militaire étaient les bases de son caractère. Nommé *enseigne de vaisseau* en mars 1821, il parcourut les mers de l'Inde, visita les côtes d'Amérique, d'Afrique et d'Asie. Tous les officiers qui l'ont connu se plaisent à rendre justice à sa capacité d'homme de mer, comme ils se souviennent encore de ses qualités d'homme privé. Sa fin tragique n'est qu'une conséquence de son amour pour la gloire; son cerveau fermentait sous le besoin de se distinguer, sa fin devait être glorieuse. A peine son dévoûment sublime a-t-il été connu, que la ville maritime qui réclame l'honneur de sa naissance a voulu rendre les premiers hommages à sa mémoire; les habitans de Lorient ont fait célébrer, le 8 février 1828, un service funèbre auquel ont assisté tous les officiers supérieurs, toutes les notabilités civiles et maritimes du pays. — Une foule d'anciens marins se sont rendus à Lorient uniquement pour cette pieuse et touchante cérémonie.

Paris a aussi payé son tribut de deuil à l'honorable mémoire de Bisson. Le 11 du même mois, Saint-Sulpice a reçu sous ses voûtes tout ce que la capitale renfermait d'officiers de marine, auxquels s'étaient joints une foule d'officiers de toutes armes. Chacun voulait s'associer à une gloire si pure par un juste tribut d'estime et de regrets payés à une mort sainte, comme l'est tout ce qui touche à la sainte liberté.

La ville de Lorient a fait frapper une médaille pour éterniser le souvenir de cette gloire. Une souscription fut formée sous la sanction royale pour élever à Toulon un monument destiné à une semblable consécration.

Les lois et réglemens qui régissent la marine n'accordent de pension, en raison des services d'un officier, qu'à son père, sa mère, ou sa veuve. Bisson laissait une sœur : un projet de loi fut présenté aux Chambres, pour faire allouer à Mlle Bisson une pension extraordinaire.

Trémintin, dont la conduite ferme et courageuse seconda si admirablement le dévoûment de l'infortuné Bisson, a été nommé chevalier de la Légion-d'Honneur. A son passage à Paris, les blessures graves qu'il avait reçues dans l'action déterminèrent son entrée au Val-de-Grâce. Depuis, il a été admis dans le corps royal de la marine avec le grade d'enseigne de vaisseau (lieutenant de frégate) (1).

Voici en quels termes l'honorable amiral, chargé de présenter le projet de loi tendant à faire accorder une pension à Mlle Bisson, termina son éloquente improvisation :

« Dans cette noble France, si vive au sentiment de l'honneur, le dévoûment du jeune Bisson a rencontré un peuple entier pour l'admirer et le comprendre : s'il en fallait un témoignage, on invoquerait cette foule de Français, cette masse

(1) Le ministre de la marine a aussi remis à M. Trémintin, en présence de MM. les officiers de la marine qui se trouvaient à Paris, une épée d'honneur qui rappelle la glorieuse action à laquelle il a si vaillamment concouru.





Bisson

Rouargue J^ne del. et sc.

T. 2. P. 132.

Abordage du Panayoti

d'officiers de toutes armes, l'honneur ou l'espérance de l'armée, qui, sous vos yeux, dans cette capitale, sont accourus d'eux-mêmes entourer l'autel où une famille en pleurs adressait à Dieu ses prières. Se dévouer pour la victoire, mourir pour son pays à la vue des siens dans l'ivresse du combat, si c'est en France une vertu peu rare, c'est toujours valeur et générosité.

» Mais préparer à loisir sa dernière heure pour garder et venger son drapeau, s'ensevelir dans un triomphe qui devait être ignoré, c'est tout l'héroïsme d'un cœur français?

» De quel intérêt seraient des discours quand les faits parlent, et qu'ils parlent si haut que tous les cœurs en sont saisis, suivant les expressions si vraies du projet de loi qui nous occupe?

» Hâtons-nous de dire que la proposition du gouvernement, pour honorer et récompenser Bisson dans la personne de sa sœur, n'a pu trouver aucune contradiction.

» Si des observations ont été faites au sein de la commission et avec cette chaleur qui appartient à ce qui est noble et grand, elles n'ont porté que sur la modicité de la pension; mais cette pension est celle que la loi réserve à la veuve d'un lieutenant-général ou d'un vice-amiral. Au surplus, la récompense n'est point dans la quotité de la somme; elle est tout entière dans l'honneur qui doit en rejaillir sur la mémoire de Bisson. C'est aussi pour associer le pays et les Chambres à la manifestation de la reconnaissance et de l'admiration publiques que le roi a ordonné qu'un projet de loi vous fût présenté.

» Ajoutons, en terminant notre honorable tâche, que la Péninsule a vu, en 1823, la marine royale et l'armée de France resserrer entre elles les liens d'une noble alliance basée sur une émulation de gloire qui subsiste toujours; et si le temps arrivait qu'il fallût encore en appeler à la double puissance de nos armes, les garans de l'avenir seraient le Trocadéro, Navarin et Stampalie, noble tombeau de Bisson. »

Le vice-amiral HALGAN.

Naufrage du Superbe.

1833.

Bien qu'en ait dit lord Byron dans le *Giaour*, la sérénité n'est pas l'état constant du ciel de la Grèce ; comme celui des plus beaux climats, il a ses hivernages et ses moussons.

Toutes ces jolies îles *Cyclades*, que les Anciens comparaient à une guirlande nouée autour de la mère d'Apollon, l'harmonieuse Delos, et que notre plus célèbre écrivain moderne nous a si poétiquement représentées comme des coupes de fleurs durant le jour, et, durant les nuits, comme des vases de parfums, perdent alors l'aspect gracieux dont les revêtent le printemps, l'été et l'automne, et ne s'offrent plus aux regards des navigateurs que comme des sinistres écueils.

On était en 1833, et cette saison était venue. Les diverses escadres, celles de France, d'Angleterre, des Etats-Unis et de la Russie, en station dans les eaux du Levant, avaient cessé d'évoluer sur ces mers devenues aussi dangereuses que durant les huit mois qui avaient précédé elles avaient été constamment calmes.

Aucune, pourtant, n'avait encore gagné ni les côtes de Provence, ni le mouillage de Malte, ni les ports de la mer Noire. Les navires français, comme ceux des autres puissances maritimes représentées dans ces parages, se trouvaient encore pour la plupart dans les diverses échelles de ces côtes, prêts à cingler vers leurs points de ralliement respectifs.

Le Superbe, vaisseau de 74, un des plus jolis et des meilleurs marcheurs de la marine française, quitta la rade inférieure de Smyrne le 14 décembre, sur les huit heures du matin.

Le ciel était chargé de nuages, un air épais noyait les côtes, une faible brise soufflait du S.-E., et n'imprimait à la mer qu'une houle légère : c'était une de ces journées incertaines, dont les matelots disent que *le temps est au conseil.*

Dans l'après-midi, lorsque le vaisseau arrondissait les accores du banc et approchait des pointes qui formaient l'entrée du golfe, le vent, qui tombait par grains, avait acquis une violence qui détermina le commandant d'Oysonville a faire serrer les voiles légères et à aller jeter l'ancre sous les Salines.

Cette mesure était dictée par le temps dont tous les symptômes atmosphériques annonçaient alors une bourrasque. Les prévisions de l'amiral Hugon, que *le Superbe* allait rejoindre sur la rade de Nauplie, lui en faisaient d'ailleurs une ressource en cas de danger, dans les prudentes instructions qu'il lui avait transmises.

Le pilote grec qui se trouvait alors sur le vaisseau français, ayant remarqué l'exécution de ces ordres, se rendit auprès du commandant d'Oysonville, pour lui représenter que, d'après tous les précédens que lui donnait une longue pratique de cette mer, ce temps obscur ne pouvait manquer de se lever; que, d'ailleurs, bien que très-frais, le vent qui soufflait de l'arrière ne pouvait fatiguer leur marche.

Le capitaine du *Superbe* ayant observé sur son avant la frégate française *la Galathée*, et la frégate américaine *les Etats-Unis*, sur laquelle flottait le pavillon du commodore *Paterson*, gouvernant pour doubler *Carabornon ;* ayant également aperçu une autre frégate américaine, *la Constellation*, qui alors sortait d'Ourlac : sa déter-

mination fléchit sous les assertions de son pilote, que venait sanctionner la manœuvre des trois bâtimens se disposant à vider la baie.

Au lieu donc de prendre un mouillage, il donna des ordres pour suivre leur mouvement, et *le Superbe* dégolfa aussitôt, poussé par un frais qui n'était déjà pas sans violence.

Ce vent ne fit qu'augmenter dans la relevée. Les nuages, loin de se dissiper, prennent des tons plus sombres, et apportent, par intervalle, des grains de pluie et de grêle qui se succèdent avec une inquiétante rapidité. La mer se creuse et blanchit sous le vent dont chaque instant semble augmenter la violence.

Avant cinq heures, on commençe à prendre des ris; les perroquets sont bientôt serrés.

A sept heures, la route est donnée à l'O.-N.-O. pour doubler la pointe N. d'Ipsara. De nouveaux ordres viennent encore diminuer la voilure, le petit-hunier et le perroquet de fougue avaient été serrés avec trois ris; une demi-heure après toutes les autres voiles étaient rabantées, à l'exception de la misaine, qui resta sur ses cargues, et du petit-foc sous lequel le vaisseau fuyait déjà.

Le vent, qui, à chaque instant, se carabinait davantage, ne tarda point à avoir le caractère d'une tempête. De l'E.-S.-E., d'où il s'était levé durant tout le jour, il avait sauté, à la chute de la nuit, à l'E.-N.-E., d'où il tombait par violentes rafales. La mer toute phosphorescente d'écume roulait en vagues immenses.

A minuit, la bourrasque déploie toute sa fureur, c'est un de ces ouragans dont les plus vieux marins ont vu peu d'exemples. Telle est la force des tourbillons sous lesquels la mâture fouette comme des gaules, que les voiles sont déchirées, arrachées, emportées en lambeaux, malgré les rabans qui les enlacent aux vergues.

A deux heures du matin, le méridien d'Ipsara étant dépassé, le commandant donna la route au S.-E. pour se trouver le lendemain, au lever du jour, à la hauteur et dans le voisinage de la pointe Doro.

Un coup de barre que l'on ne peut maîtriser fait dévier le cap de la route. Le petit-foc est défoncé, et le vaisseau, assailli par la tourmente, court pendant plusieurs minutes avec une vitesse de sept ou huit nœuds, sans vouloir obéir à son gouvernail. L'estime des officiers, qui plaçait le vaisseau sous les terres d'Ipsara, rendait cette position des plus critiques. Il importait donc, par un sillage aussi long dans ces eaux dangereuses, de changer le plus rapidement possible la direction du vaisseau. Une trentaine d'hommes, qu'anime l'exemple d'un lieutenant (1) qui s'élance à leur tête, montent, se serrent dans les haubans de misaine, font voile avec leurs corps, en offrent une surface à son action, et le vaisseau arrive; mais son grand-mât de hune, que l'effort du vent venait de briser à huit pieds du chouquet, tomba au même instant sur tribord, et dans sa chute entraîna le mât de perroquet.

La force du vent et de la mer était si grande que l'on ne s'aperçut de ces graves avaries que par la chute des cordes qui tombaient sur le pont. Les marins les plus forts et les plus intrépides pouvaient seuls parvenir à s'élever dans le gréement. Depuis huit heures du soir, il était même devenu impraticable de travailler en dehors du bord.

Il devint donc impossible, dès ce moment, de dérober *le Superbe* aux conséquences du malheur qui venait de le priver d'une partie de sa mâture. Les matelots firent tout ce qu'il était humainement possible de tenter, sans pouvoir pourtant arriver à ce résultat; mais, comme l'a reconnu M. le capitaine de vaisseau Le Blanc dans le rapport qu'il présenta au conseil maritime de guerre convoqué pour juger M. d'Oysonville, les marins du *Superbe*, n'étant que des hommes, ne purent triompher de l'intensité d'un froid glacial, d'une pluie continuelle, de la grêle qui, chassée par un vent violent, engourdissait leurs membres, du givre qui s'attachait à leur peau et crispait leurs doigts.

C'est ici le moment de venger l'équipage de ce vaisseau des reproches qui, lors de son désastre, furent imprudemment lancés contre lui. Non, il n'est point vrai que nos jeunes marins soient tombés dans l'abattement en présence du danger; non, il n'est point vrai que l'insubordination ait paralysé les efforts qui eussent pu conserver à la France un de ses plus précieux vaisseaux: c'est une calomnie, que l'assertion qui nous les présente comme rendus insensibles par la terreur aux prières, aux menaces, et, à l'exemple des officiers et des maîtres, comme insensibles même à la nécessité d'action rapide et dévouée qui pouvait seule assurer, non-seulement la conservation du bâtiment, mais encore leur propre salut!

Ils firent tout ce que pouvaient attendre d'eux leurs officiers, lorsqu'ils ne dépassèrent point cette confiance. S'ils s'arrêtèrent, ce ne fut que devant l'impossible. La plus grande justice que l'on puisse rendre à leurs courageux efforts, est de comparer leur conduite à celle des équipages des deux frégates américaines qui se trouvèrent dans la même tempête, équipages d'élite, et dont les hommes étaient accoutumés aux mers âpres et dangereuses du Nord.

Or, voici un extrait du journal du capitaine de *la Constellation :*

« Le vent avait acquis une telle violence, qu'il » fut reconnu impossible de serrer les voiles, et » de les soustraire aux injures du temps. On le » tenta inutilement à plusieurs reprises. Les » hommes descendaient en déclarant qu'ils ne

(1) Le lieutenant de vaisseau Rostaing.

» pouvaient faire plus, et que ce n'était qu'avec » les plus grandés difficultés qu'ils parvenaient à » n'être pas enlevés eux-mêmes. »

Certes, ces autorités sont assez graves pour venger notre jeune marine des accusations mensongères élevées contre son honneur; mais à leur défaut, les faits sont eux-mêmes assez positifs pour que nous puissions transcrire ici les paroles de M. le capitaine de corvette Baudin :

« Honneur aux jeunes marins du *Superbe!* ils » ont rivalisé d'ardeur avec les vieux matelots, » mais comme eux ils ont été vaincus par les » élémens! »

Le reste de la nuit s'écoula au milieu de dangers que chaque instant variait, et que révélaient sans cesse des avaries nouvelles.

L'ancre de bossoir de babord, deux embarcations, une vergue de hune de rechange avaient été enlevées par une mer furieuse.

Le petit-foc, la grande-voile, le perroquet de fougue et la brigantine avaient disparu en lambeaux.

La vergue du grand-hunier, brisée en deux, s'était appuyée sur la hune. La grande-vergue, que l'on croyait craquée, était au moins engagée par les débris et le gréement du grand-mât de hune.

Enfin, l'ancre de tribord n'était plus retenue que par la bosse de bout, et heurtait avec violence contre la joue du navire; on parvint à grand' peine à la traverser de nouveau.

Les hommes, mouillés et transis de froid, perdaient leurs forces. Le découragement gagnait les cœurs les plus fermes; les marins les plus robustes et les plus intrépides s'étonnaient d'être anéantis.

Ce fut au milieu de ces circonstances et de ces malheurs que le jour se leva sur cette mer furieuse. Des nuages épais dérobaient toujours le ciel, et un voile de brouillards tellement dense pesait sur la mer, que l'on ne put découvrir la terre dont on devait pourtant se trouver à une très-petite distance.

Le pilote ayant averti le commandant que par un temps si sombre il ne pouvait se risquer, sans avoir toutes les chances de malheur contre lui, à donner dans le canal, celui-ci fit mettre le cap au S.-E., afin de prolonger au vent Andros et Tino, avec l'espoir que, dans une éclaircie, on parviendrait à reconnaître quelque point de ces îles.

Vers dix heures du matin, on reconnut, en effet, la partie S.-E. de la dernière, à petite distance sous le vent, et la route fut dirigée entre cette île, que l'on rangea de près, et Myconi, que l'on ne put apercevoir, malgré le peu de largeur du canal.

Les rafales les plus violentes assaillirent le vaisseau dans ce court trajet; la misaine fut emportée; cette voile avait été mise, à la demande du pilote, dans un moment où le vent avait diminué de sa force, mais ç'avait été pour reprendre avec plus de vigueur que jamais. Il fallut la carguer; les cargues cassèrent : elle fut enlevée.

L'élévation de Tino brisant le vent offrit un répit de courte durée au *Superbe*.

Le levier que formait encore, à la tête du bas-mât, le grand-mât de hune, qui, après la rupture, y était resté pendant, fatiguait beaucoup le vaisseau et souvent pouvait le compromettre. Ce fut un malheur que l'on ne peut reprocher au capitaine d'Oysonville, de n'avoir pu profiter de l'abri de Tino pour dégager la mâture. Le capitaine de corvette et le maître d'équipage sentirent comme lui l'urgence de cette opération; mais le commandant pensa que, puisque l'on allait relâcher, on devait conserver ces restes précieux de gréement.

Le capitaine Baudin a prétendu, de son côté, que le court espace de temps, pendant lequel les terres de Tino protégèrent le *Superbe*, n'eût point permis la réalisation de cette mesure, dans laquelle le commandant d'Oysonville craignait de voir ses hommes d'élite enlevés par l'ouragan.

L'ouragan soufflait toujours avec la même violence; la mer, que le voisinage des terres, ceintes de récifs, changeait presque en une masse d'écume, était d'une dureté d'autant plus fatigante pour le vaisseau, que le poids de la mâture brisée et de la tempête faisait pour lui de son bas-mât un levier terrible.

Deux partis se présentèrent alors au commandant d'Oysonville : d'abord celui de continuer de tenir la mer. Ayant pris une connaissance parfaite de Tino, il pouvait se diriger entre *Sherpho* et *Syphanto*. Par cette manœuvre il se fût bientôt trouvé dans une mer plus libre, où il eût put capeyer sans trop de péril.

Cette résolution, que semble, à la vue de la carte, imposer la configuration des localités, lui parut trop dangereuse par un vent aussi violent et par une brume aussi épaisse.

A midi l'on était encore séparé de *Sherpho* par plus de quarante milles d'une mer très-dangereuse, car il eût fallu, pour l'atteindre, passer entre les îles de *Scarpa* et de *Nate*. Or, le petit-hunier, la seule voile sous laquelle on pût gouverner *le Superbe*, était exposé à être déchiré d'un moment à l'autre.

Un instant de retard, contrariété très-probable dans une pareille navigation, plaçait le vaisseau, à l'entrée de la nuit, dans une position en tout cas pleine de danger, mais qui lui fût devenue fatale, si par malheur il fût arrivé qu'il manquât le passage.

Une autre considération détermina encore plus puissamment le commandant à rejeter ce parti. Les cartes, si exactes pour la position des sommets des montagnes dans les îles de l'Archipel, ne le sont nullement pour celle des caps et des pointes qui bordent les canaux; il existe sur ces

cartes des différences entre le gisement, la configuration et la distance des lieux.

Ainsi, par exemple, la partie N. de *Syphanto* se prolonge dans la carte de Chabert en pointe saillante, terminée par une roche plate à fleur d'eau; tandis que sur celle de Gauthier, elle est terminée par trois caps fort sains.

Dans Chabert, le *Bovi* ou *Poloni de Sherpho* est à 8 milles 1/4 de *Syphanto*, tandis que dans Gauthier, il n'en est que tout au plus à une distance de 7 milles.

Si ces différences sont peu importantes quand on découvre la terre, elles le sont beaucoup quand la côte se cache dans la brume ou dans la nuit; elles l'étaient beaucoup dans cet instant où l'équipage épuisé de fatigues, mouillé par les grains continuels et par les embruns de la mer, n'eût jamais pu relever ce vaisseau tout pantelant d'avaries, si la moindre erreur dans la route l'eût porté tout près d'une île ou d'un écueil, lui restant sous le vent.

Le second parti était celui de relâcher dans quelque port sûr; il fut adopté aussitôt.

Le commandant donna donc la route au sud 1/2 est pour atteindre le port de Nausse, dans la partie nord de l'île de *Paros*.

L'espoir de bientôt échapper à tous les dangers, en gagnant l'abri d'un des meilleurs ports de l'Archipel, ranima tous les esprits.

Le Superbe s'élança dans la direction de Paros avec une grande vitesse. Le temps était d'une épaisseur telle que l'on fut quelque temps en vue de cette île, avant de bien connaître la partie de la côte sur laquelle le vaisseau portait le cap. Le pilote, pour se rapprocher et donner dans la passe d'entrée qu'il cherchait, fit venir sur tribord; mais trompé par les accidens des terres, et croyant voir l'entrée là où elle n'était pas, il fit gouverner en plein sur la côte.

Au milieu de tous les marins, dont les yeux étaient fixés sur l'entrée présumée du port de *Nausse*, un officier fut le premier à s'apercevoir que l'on donnait sur une fausse-passe; il ne découvre qu'une plage sur laquelle la mer brise avec furie; il court, il prévient qu'il n'y a point de passage sous le vent.

On était déjà trop près de terre lorsque l'on informa le capitaine de la position critique du vaisseau; le danger était imminent, le naufrage semblait inévitable.

Il y eut alors un moment de tumulte et de confusion à bord *du Superbe*. Les matelots, même les plus anciens, furent un instant effrayés à l'aspect de cette côte de rochers, où les emportait invinciblement la tempête et où les drossait la force des lames.

La présence d'esprit et l'admirable sang-froid du commandant eurent bientôt ramené l'ordre dans cette multitude dont l'aspect de la mort avait un instant exalté l'effroi. Une manœuvre hardie est ordonnée et exécutée avec une rapidité qui ramène l'espérance.

La barre du gouvernail est mise en grand à babord, on oriente le petit-hunier, on borde le foc d'artimon et le vaisseau vient sur tribord!

Mais ce danger si heureusement évité, un autre se représente. Le vaisseau doublera-t-il un cap qui s'avance au large? Tout doit faire craindre que la bordée qu'il court n'ait reculé le naufrage que d'un moment. La dérive et le flot l'affalent, en effet, insensiblement sur la côte; il est déjà dans l'écume des brisans! Jamais mort plus certaine n'apparut aux yeux des hommes; la terreur éclate parmi l'équipage pendant que quelques officiers cherchent, en vain, dans l'art nautique et dans leur expérience, le moyen de conjurer ce nouveau danger.

Un grain violent éclate; ce qui eût semblé devoir consommer la perte du *Superbe*, le sauve. Le vent, dans ce redoublement, adonne de plusieurs quarts. Le capitaine d'Oysonville en profite avec rapidité, des ordres sont donnés et exécutés avec une précision dont les manœuvres d'apparat offrent rarement l'exemple. Le vaisseau lui-même sembla dans sa marche, au milieu d'une écume bouillonnante, deviner l'urgence du danger. Le cap est rangé à l'honneur.

Le pilote reconnut alors son erreur; la partie du rivage qui s'offrit à ses regards lui découvrit sa position. Le petit port de Parakia se trouvait sous le vent. La certitude que lui avait donnée la fréquentation de ce rivage, que le vaisseau s'y trouverait à l'abri de la mer et de la tempête, lui fit proposer au commandant d'y conduire *le Superbe*.

M. d'Oysonville, que les derniers accidens avaient privé de confiance en ce pilote, témoigna d'abord l'intention de tenir la mer plutôt que de s'aventurer dans un port qui pouvait ne point offrir un refuge assuré à son vaisseau.

Le pilote insista; il vanta avec tant d'assurance la bonté du port, il affirma d'une manière si persuasive qu'un vaisseau n'avait aucun risque à y courir, que le commandant, à qui l'épuisement complet de ses hommes faisait d'ailleurs autant redouter une nouvelle nuit de tempêtes au milieu de ces cailloux, que les dispositions du temps la rendaient menaçante, céda enfin à un conseil dont, après réflexion, l'exécution lui parut une nécessité.

L'horizon, en effet, était encore chargé de brume, l'ouragan grondait dans toute sa rage, et il était trois heures du soir : circonstance grave à une époque de l'année où les nuits sont si longues dans l'Archipel.

Le port de Parakia, quoique petit, a d'ailleurs de la profondeur est et ouest. Son entrée est bien marquée par des rochers qui veillent aux deux pointes. S'il y a une roche au milieu, c'est un pain de sucre très-accore; le brassiage

est commode; la nature du fond, à l'embouchure, est douteuse, mais en dedans elle est de bonne tenue avec les vents du nord contre lesquels les terres lui donnent un abri. Les ancres y chassent avec les rafales du sud, mais alors on porte des amarres à terre.

La résolution de relâcher à Parakia fut donc prise, et la route donnée par le pilote aussitôt suivie.

Encore un instant, et l'on sera dans un mouillage sûr, sans avoir à encourir de nouveaux dangers que l'on n'est plus en état de braver; et l'on pourra s'y reposer, s'y retremper sans qu'on ait eu à livrer de nouveau au hasard la vie de six cents hommes qui, tout-à-l'heure, n'ont dû leur conservation qu'à une sorte de miracle!

Déjà l'on contourne de près les rochers de la pointe N., déjà l'on est sous le méridien de ce promontoire. Le bâtiment vogue avec une vitesse de six à sept nœuds.

Brasse le petit-hunier à tribord!

Tout-à-l'heure on va le carguer pour s'enfoncer en loffant, dans l'intérieur du port, sur l'aire déjà acquise.

Un officier de batterie, surpris d'entendre manœuvrer sur le pont quand il a entendu tomber l'ancre de tribord et vu filer sa bitture, monte en cet instant à la hâte et prévient le commandant que la chaîne a fait tête à la bitte. L'étonnement du commandant est extrême, il n'a point donné l'ordre de laisser tomber cette ancre (1), il voit aussitôt toute l'horreur de sa position.

Que faire? comment parer à un accident imprévu. Le vaisseau en évitant va se briser infailliblement sur les rochers; cet officier tente le dernier moyen qui lui reste, il fait mouiller une seconde ancre.

Peut-être en filant peu de câble obligera-t-elle le vaisseau de tourner sur son axe? Peut-être parera-t-il les rochers qui en sont tout près? Vain espoir! ce n'est qu'en talonnant rudement que le navire vient à l'appel de cette ancre et s'échoue sur des roches aiguës. Brusquement balancée par les secousses du vaisseau sur les cailloux, la mâture, privée par la tempête de l'ensemble qui fait sa solidité, s'ébranle et s'écroule. Un homme est écrasé sous la chute d'un bas-mât.

On ne peut se faire une idée de la confusion qui régna un instant sur ce vaste navire, dans les premiers momens dont fut suivi ce malheur; il fallut toute l'autorité de l'état-major de la maistrance, et toute l'influence et le sang-froid des vieux marins, pour ramener, sinon le calme, du moins l'ordre; tous les moyens de sauvetage furent organisés; le vaisseau était bien défoncé et s'enfonçait bien sous l'eau qui l'envahissait; mais comme les lames ne le démembraient point, le commandant conserva l'espoir de sauver tout son monde.

Les embarcations furent mises à la mer; la mâture de rechange et les débris de celle d'usage servirent à construire de petits radeaux; mais l'espoir que l'on fondait sur ces moyens de salut disparut avec eux sous les lames. Vainement quelques hommes poussèrent-ils le dévoûment jusqu'à se jeter à la mer pour porter une aussière au rivage : toutes ces tentatives furent sans résultats. Les rochers hors de l'eau et sous l'eau, dont était environné le bâtiment naufragé, ne permirent qu'après de longues et pénibles tentatives, d'établir une communication avec la terre.

Ce ne fut que le 16 décembre au soir qu'une barque du pays parvint jusqu'à bord. Son accostement fut le moment d'une scène terrible; elle ne pouvait prendre qu'une vingtaine d'hommes à la fois; les marins, exaspérés par vingt-quatre heures d'angoisses, voulurent se précipiter sur ce frêle bateau. Le commandant les arrêta :

« Mes amis, leur dit-il, il est un devoir sacré à » remplir, abandonnerions-nous nos malades et » nos blessés? Personne de nous ne doit s'embar- » quer avant eux! »

L'obéissance la plus sublime répondit à ce peu de mots; les malades et les mousses débarquèrent sans entraves; le bateau fit quatre voyages consécutifs, et par lui quatre-vingts hommes furent mis à terre.

Un *va-et-vient* fut enfin établi entre le vaisseau et la plage, et tout l'équipage, par ce moyen, parvint à gagner la terre. Le commandant d'Oysonville et plusieurs officiers furent les derniers à quitter le vaisseau français qu'allaient dévorer les vagues. Neuf hommes seulement périrent dans cette catastrophe, où six cents eussent pu trouver la mort.

Tout ce que l'on put arracher de la coque fut sauvé; des vivres et des voiles pour faire les tentes furent les premiers objets que l'on retira de ce vaisseau en débris, pour les besoins de tant d'hommes, jetés sur la rive, épuisés par la fatigue et trempés par la pluie et la mer; par ces secours, le commandant d'Oysonville parvint à adoucir leurs souffrances et leurs privations, et à empêcher les désordres que tant d'hommes assiégés par les premières nécessités de la vie eussent pu commettre dans l'île de Paros.

Tel est le récit d'une catastrophe heureusement fort rare (2) dans les fastes de notre marine, ca-

(1) Des cris de mouiller, partis des passavans, poussés, non par la malveillance, mais sous l'influence de la peur, ont été pris pour la transmission d'un ordre.

(2) Il y a peu d'exemples de la perte par naufrage de vaisseaux de ligne. Quelques-uns ont sombré, sous voiles, à la mer, mais dans le temps où l'art ne donnait au navigateur que des moyens imparfaits de salut dans la construction des bâtimens. Depuis le commencement du siècle, la France a perdu trois vaisseaux naufragés : *le Républicain*, *le Golymin* et *le Superbe*. *Le Républicain*, qui était dans la rade de Brest, fut porté sur la roche Mingan, pendant une nuit fatale, par un coup de vent d'est : il y périt.

tastrophe qui priva la France de l'un de ses petits, mais de ses meilleurs vaisseaux. Dans les détails de ce naufrage que nous avons souvent extraits littéralement des débats auxquels donna lieu cet événement funeste (1), nous avons, sans balancer, sacrifié l'amour-propre de l'écrivain à la vérité et à la technicité que nous offrait ce mode de narration. La brillante élocution de M. le capitaine de vaisseau *Le Blanc* et de M. le capitaine de corvette Baudin avait d'ailleurs assez richement coloré le récit de ce désastre, pour que nous n'eussions point à regretter que le brillant de l'imagination eût été sacrifié à la sévérité de développemens spéciaux.

SCIENCES NAUTIQUES.

Longitudes.

Le travail des longitudes est encore resté aux mains des adeptes de la science.

C'est là le grand travail de la navigation; c'est à se rapprocher le plus possible des calculs approximatifs de cette donnée, qui se dérobe à toutes les combinaisons astronomiques, que les plus célèbres mathématiciens ont employé leurs veilles. Archimède a trouvé un rapport de 113 à 355 entre le diamètre et la circonférence du cercle. Qu'avons-nous découvert depuis Archimède?

Un des documens modernes les plus curieux sur cette science est un rapport fait à la Convention nationale le 11 messidor an 3 de la république, par le célèbre abbé Grégoire. Les Anglais, qui se sont beaucoup occupés de sciences nautiques, n'ont pas hésité à se mettre au-dessus de leur préjugé national, en traduisant ce rapport pour faciliter les travaux de leur Société astronomique. La partie éclairée de nos lecteurs nous saura gré de citer quelques extraits, qui jettent un coup-d'œil rétrospectif sur cette science difficile (2).

Ce fut sur la même roche que, en 1813, le courant porta *le Golymin*, imprudemment appareillé, la brise étant faible et le courant rapide. Il se coucha où s'était brisé, vingt ans auparavant, le vaisseau à trois ponts dont je viens d'écrire le nom. A. JAL.

(1) Un conseil de guerre fut convoqué, en vertu de l'ordonnance du 23 janvier 1834, à l'effet d'examiner la conduite de M. André-Charles-Théodore du Pont-d'Aubevoye, comte d'Oysonville, relativement à la perte du vaisseau *le Superbe*, qu'il commandait. Ce conseil était composé de MM. Jurien Lagravière, vice-amiral, pair de France, président; de Martineng, contre-amiral; Massieu de Clerval, contre-amiral; Bourdé de la Ville-Huet, Maillard de Liscourt, Robert de Villeneuve-Bargemont, Coste, capitaines de vaisseaux, juges. — M. le capitaine d'Oysonville fut acquitté honorablement à l'unanimité des voix.

(2) Nos lecteurs ont déjà pu apprécier que notre méthode consiste à remonter un peu à l'origine des choses, avant de faire leur histoire présente, lorsque cette origine présente de l'intérêt. (*N. du R.*)

Les grandes nations maritimes, bien convaincues que sans astronomie on ne pouvait avoir ni commerce ni marine, ont essayé, à force de dépenses, de pousser cette science vers le point le plus rapproché de sa perfection.

Il est certain que l'astronomie a rendu les plus grands services aux progrès de la navigation; elle seule a donné aux calculateurs la véritable mesure du temps, et celle du calendrier ne résulte-t-elle pas des observations les plus profondes sur l'état du ciel?

Le point devenu le plus saillant de l'astronomie, et qu'il nous importe le plus de considérer, c'est son influence sur la marine, le commerce, qui firent la gloire et la prospérité des pays anciens, Rhodes, la Phénicie, Carthage. Son puissant auxiliaire permit aux flottes marchandes de cingler d'Aziongaber à Gohir. Ne nous reste-t-il pas encore le périple d'*Hannon*, qui, dans une course de vingt-six jours, poussa jusque vers le Sénégal?

Ne fut-ce pas un astronome qui, le premier, distingua les climats par les différentes longueurs des jours et des nuits. Il y a bien des siècles que Pythéas (3) passa le détroit de Gibraltar et parvint jusqu'en Islande. Dans un deuxième voyage, il pénétra dans la Manche, passa le Sund, et pénétra dans la Baltique.

Cependant les plus célèbres marins de l'antiquité ne furent guère que d'excellens caboteurs, parce que l'audace des entreprises était subordonnée à la mesure peu étendue de leurs connaissances astronomiques : à peine osaient-ils perdre de vue les côtes. La mer Atlantique et l'Océan Pacifique n'avaient pas vu de citadelles flottantes errer sur leurs eaux, jusqu'à l'époque où, par le moyen de la boussole et de nouvelles observations astronomiques, de nouveaux Pythéas s'aventurèrent au large, doublèrent le cap des Tempêtes, et ouvrirent au commerce de nouvelles routes.

La découverte la plus importante, qui avait d'abord été considérée comme une chimère, et qui a beaucoup exercé les mathématiciens des deux derniers siècles, est donc la détermination des longitudes en mer. Le problème est ceci : connaissant l'heure du vaisseau, savoir l'heure du lieu du premier méridien convenu, ou du lieu du départ. La différence des heures réduites en partie de l'équateur donne la longitude du navire, en la rapportant au méridien choisi pour terme de comparaison. On compte sur l'équateur quinze degrés pour une heure, et conséquemment un degré pour quatre minutes.

Ce problème a été l'objet des méditations et des recherches d'une société célèbre, dont les travaux sont devenus la propriété de tous les

(3) Voir à la 14e livraison de ce volume l'art. de M. L. Méry, sur ce célèbre navigateur marseillais.



peuples éclairés : de l'Académie des sciences de Paris.

Presque toutes les nations qui sillonnent la mer ont ouvert des concours relatifs aux longitudes; mais rien n'égale ce qu'a fait l'Angleterre à cet égard.

En 1714, à Londres, fut formé un comité auquel on appela les plus grands hommes de cette contrée : Newton était du nombre. C'est là, dit Fleurieu, qu'on fixa les limites de l'erreur; et d'après la délibération du comité, le Parlement publia un bill solennel, pour inviter les savans et les artistes de toutes les nations à s'occuper du problème des longitudes; un prix de 20,000 livres sterling fut proposé pour celui qui trouverait la longitude à un demi-degré près.

D'autres sommes moins considérables furent assignées, tant pour les tables solaires que pour des découvertes moins importantes.

L'horlogerie, la mécanique, la géométrie, l'astronomie, ont disputé la gloire de résoudre ce problème ; toutes se sont assuré des droits à la gratitude des nations. Tandis que l'astronomie perfectionnait ses méthodes pour mesurer les distances de la lune au soleil et aux étoiles, ce qui lui donne la différence des méridiens, l'horlogerie exécutait les montres marines, dont l'idée n'était pas neuve, mais dont l'application l'était.

Le gouvernement anglais accorda des sommes exorbitantes, soit pour faire imprimer les nouvelles méthodes, soit pour récompenser Bird-Rainsden, surtout Harisson, dont les montres furent essayées avec succès dans divers voyages à la Barbade et à la Jamaïque.

En France, deux rivaux illustres entrèrent en lice; l'un était Leroi, fils de Julien Leroi, à qui Voltaire disait : *Votre père et Maurice de Saxe ont battu les Anglais;* l'autre était Ferdinand Berthoud, à qui nous devons savoir gré d'avoir adopté la France pour sa nouvelle patrie.

A diverses reprises, le gouvernement arma à grands frais des corvettes et des frégates pour soumettre à l'examen, dans des voyages de long cours, les nouveaux moyens présentés pour déterminer les longitudes en mer. Ces expéditions rappellent avec intérêt les noms de Courtanvaux, Verdun, Borda, Fleurieu, Pingré, Rochon et Chappe, dont le neveu est auteur du télégraphe.

Il résulta de ces expériences que, malgré l'agitation du vaisseau, la variation des frottemens, la différence de température et les autres causes accidentelles, ces montres marines, surtout celle de Ferdinand Berthoud, conservaient une justesse que l'art n'avait pas encore atteinte.

Après une traversée de six semaines, la somme des écarts n'excédait pas deux minutes de temps, ou un demi-degré en longitude.

Ce demi-degré équivaut à dix lieues, sous l'équateur ; à huit lieues deux tiers, sous le parallèle de trente degrés; à sept, sous celui de quarante-cinq, et à cinq, sous celui de soixante. Nos collègues Faure et Trehouard ont constaté (et ce fait est précieux à recueillir) que, dans une dernière sortie de trente-sept jours, la montre de Berthoud a donné la longitude à deux lieues près.

Si ce n'est point encore le dernier terme de perfection, c'est jusqu'à présent le dernier effort de la sagacité des savans et des artistes; et certes ils sont les bienfaiteurs de la société. Ils ont épargné à l'humanité les regrets et des larmes, en diminuant de beaucoup les chances malheureuses des expéditions nautiques.

Au retour d'un voyage dans l'Amérique méridionale, en 1735, d'Ulloa imprimait encore à Madrid que la différence de deux et même trois degrés sur la longitude en mer n'était pas réputée une erreur considérable; et si, plus heureuses que les expéditions de Lapeyrouse et d'Entrecasteaux, les corvettes expédiées en 1789 sont rentrées dans les ports de l'Espagne, c'est peut-être au génie français qu'elle doit ces avantages; car le génie, par ses bienfaits, est cosmopolite : ses découvertes sont l'héritage du genre humain, et les travaux de ces hommes occupés à défricher les routes de la science, à prendre la nature sur le fait, suivant l'expression de Fontenelle, préparent en silence et assurent les destins des nations.

L'envoi d'un aviso en temps de guerre peut compromettre le succès d'une colonie, si l'ignorance du pilote fait manquer sa route et retarde son arrivée. C'est faute de lumières que plusieurs bâtimens allant attérer à l'île Rodrigue pour gagner le vent, au lieu de se porter directement aux Ile-de-France ou de la Réunion, ont été capturés par des vaisseaux anglais. Par suite d'ignorance semblable, n'a-t-on pas vu un vaisseau destiné pour l'île-de-France, aborder la côte de Malabar?

On se rappelle le trait de l'amiral Anson, dont l'incertitude sur la position de l'île Juan-Fernandez, en obligeant à tenir la mer plus longtemps, coûta la vie à soixante-dix ou quatre-vingts hommes de son équipage.

Nous ajouterons à cet extrait curieux quelques détails sur la question, détails qui pourront plaire aux personnes peu familiarisées avec ces matières.

La détermination des longitudes est fondée sur le mouvement diurne de la terre, qui, dans l'espace de vingt-quatre heures, achève une révolution et présente successivement à l'influence des rayons solaires, sinon toutes les parties de sa surface, du moins celles qui sont situées entre les cercles polaires. Cette rotation du globe étant uniforme, chacun de ses points décrit un arc d'un degré en quatre minutes de temps.

Ce fait a donné naissance aux deux méthodes dont on se sert pour déterminer les longitudes ;

l'une consiste à mesurer, non la distance réelle qui sépare les lieux, mais leur intervalle estimé parallèlement à l'équateur; en sorte qu'à mesure qu'on se rapproche des pôles, où viennent définitivement converger tous les méridiens, on obtient une même variation de longitudes en parcourant des espaces de plus en plus petits; dans l'autre méthode, on juge la différence des longitudes par celle de l'heure qui existe au même instant dans les différens lieux.

L'exactitude du premier moyen, auquel les navigateurs ont particulièrement recours, est fondée sur la double supposition que, d'une part, la boussole indique rigoureusement la direction du vaisseau, et que de l'autre le *loch* en fait connaître avec précision la vitesse. Or, comme une foule d'obstacles empêchent ces deux hypothèses de se réaliser, et qu'on ne saurait se flatter d'opérer sur les cartes les réductions convenables, sans commettre d'erreur, il est évident qu'il ne faut regarder ce premier moyen que comme une simple approximation.

Relativement à la seconde méthode, il est deux procédés qui semblent devoir conduire au même résultat. Le plus simple serait d'avoir une montre dont la marche, parfaitement réglée au moment du départ, continuerait à donner, non l'heure du vaisseau, mais celle du port où l'on s'est embarqué, et dont la longitude doit être d'ailleurs parfaitement connue. Comme il est toujours facile de déterminer l'heure du lieu dans lequel on se trouve, soit en observant le passage du soleil ou celui d'un astre quelconque au méridien, soit en prenant des hauteurs correspondantes, soit enfin en usant de quelques autres moyens analogues, il suffira de prendre la différence des heures du point de départ et de la station, pour en conclure celles des longitudes, qui sera d'ailleurs occidentale ou orientale, suivant que la montre avancera ou tardera sur l'horloge du vaisseau.

Malgré les nombreuses difficultés que présente la construction de machines aussi parfaites, on est cependant parvenu à en faire qui, sous le rapport de l'exactitude, laissent peu à désirer, et sont pour le navigateur une ressource précieuse. Mais, comme on ne peut affirmer qu'un instrument aussi délicat sera toujours à l'abri des dérangemens qu'une multitude de causes accidentelles peuvent lui faire éprouver, il ne faut jamais compter entièrement sur les indications que fournirait une seule montre; il convient donc d'en avoir plusieurs à bord d'un vaisseau; et, lorsque les circonstances le permettent, il faut vérifier la régularité de leur marche par des observations astronomiques.

JULES-LECOMTE.

Combat

DE LA FRÉGATE *LA POMONE*.

1811.

Si l'histoire de nos guerres maritimes est souvent assombrie par le tableau de nos défaites, elle nous offre aussi la consolante conviction que nos marins n'ont jamais succombé sans gloire. Que la répétition des avantages obtenus par la marine anglaise, et que son puissant matériel lui constituent une supériorité, ce n'est pas dire que la nôtre soit inférieure en talent et en courage; la vérité nous autorise même à dire que partout où la parité des forces et l'unité d'action ont balancé les chances de la victoire, nous avons plus de palmes à revendiquer que nos adversaires. Nous en attestons ces brillans combats singuliers de navire à navire; espèces de duels à outrance; défis d'honneur et de bravoure jetés par la rivalité guerrière de deux vaillantes nations. Là, nous n'avons pas de pertes à compter; c'est dans des engagemens collectifs d'escadres à escadres, que nous avons à déplorer des issues malheureuses, presque toujours causées par des dissidences de principes entre chefs! dissidences intempestives et funestes à nos armes, surtout quand elles neutralisent devant un ennemi, toujours d'accord pour nous combattre, le dévoûment des braves qu'elles éloignent du champ de bataille. C'est là le côté vulnérable de notre marine, trop connu de nos ennemis et qui les rend si confians dans leurs audacieuses attaques; eux, dont l'ordre du jour est toujours : *Union is force*. Le nôtre est dans cette formule chevaleresque : *Que tout capitaine qui n'est pas au feu et près de l'ennemi n'est pas à son poste*. Formule sublime qui résume toute la science et le devoir d'un chef dans ces questions de gloire, et qui fut trop souvent oubliée par quelques-uns de nos capitaines, quand elle aurait dû être gravée dans leurs cœurs, comme elle l'est en tête de la tactique navale. L'oubli de ce mot d'ordre d'honneur, sans doute, fait mieux ressortir le dévoûment et le mérite de ceux de nos officiers qui y sont restés fidèles, et le beau combat de la frégate française *la Pomone*, qui fait l'objet de cet article, en est un exemple concluant.

Sous le règne impérial, une division française, aux ordres du capitaine de vaisseau M....., composée des deux frégates *la Pauline* et *la Pomone*, portant chacune 44 bouches à feu, et de la gabarre de charge *la Persane*, de 28 canons, était partie de Corfou et en dernier lieu de Cattaro, l'un des ports de la Dalmatie, et naviguait dans les eaux de la mer Adriatique pour rallier le port de Trieste.

Ces bâtimens louvoyaient péniblement depuis quatre jours avec de forts vents contraires. La marche pesante de *la Persane*, celle ralentie de

la Pomone, par suite des avaries de son mât d'artimon qui ne pouvait supporter que des voiles de dimensions réduites, retardaient les manœuvres qui devaient sortir ces navires du rayon des croisières ennemies.

Le 29 novembre 1811, cette division cinglait en ordre de bataille sous l'allure du grand largue babord, par une bonne brise de sud-est, et un temps couvert et pluvieux, lorsque, dans l'intervalle des grains, une *éclaircie* de l'horizon laissa voir à neuf heures du matin, à deux lieues de distance, et par le bossoir du vent, trois grandes frégates, naviguant en ligne, tribord amure, et paraissant manœuvrer pour conserver le vent sur la division française. Elles furent reconnues pour ennemies. Au même instant quelques mouvemens d'auloffée furent marqués par les bâtimens français, qui, en définitive, reprirent leur première allure.

Déjà le commandant français avait fait serrer sa ligne. *La Pauline* était en tête de la colonne; *la Pomone*, commandée par le capitaine de frégate Rosamel, tenait le centre; elle était suivie par *la Persane*, commandée par le capitaine de frégate Satie.

Les frégates anglaises eurent bientôt obtenu la position avantageuse du vent qui les rendait maîtresses de l'attaque, lorsque, se plaçant par la hanche du vent (babord) de nos frégates, elles laissèrent arriver en ordre de bataille sur la division française. Dès-lors un combat prochain fut reconnu inévitable.

Dans ce premier état de choses, la supériorité de force était du côté des Anglais, tant par le chiffre supérieur de leur artillerie que par la différence d'une frégate de combat à une gabarre de charge. Les chances de victoire n'étaient donc pas égales; mais elles vont le devenir par la manœuvre habile et le dévoûment du capitaine Satis, qui demande, et obtient du commandant français liberté de manœuvre. Alors *la Persane* quitte la ligne où elle ne pourrait prêter son travers à une forte frégate, et se dirigeant au nord sous toutes voiles, elle entraîne sur ses traces, et hors de vue du champ de bataille, l'une des frégates anglaises, qui se détache de sa colonne pour la chasser et la combattre. Sans doute *la Persane* succombera dans ce choc inégal, mais elle succombera avec honneur; ce sera en répondant, durant quatre heures, coup pour coup au chasseur qui la gagne; mais le dévoûment du brave Satie lui laisse la consolante confiance qu'il a préparé une glorieuse revanche aux pavillons de *la Pauline* et de *la Pomone*.

Il était dix heures et demie.

Les deux autres frégates anglaises continuaient de chasser sous toutes voiles : c'était *l'Alceste*, de 46 bouches à feu, montée par le commodore Murray Maxwell, et *l'Active*, de 48, commandée par le capitaine James-Alexander Gordon; toutes deux, belles et menaçantes, s'avançaient, de toute la supériorité de leur marche, sur les nôtres qui n'avaient pas changé de route, et qui cherchaient, par cette manœuvre qui semblait une retraite, un champ de bataille plus éloigné de l'île de Lissa, près de laquelle elles se trouvaient, et où les Anglais tenaient d'autres forces.

Cependant le branle-bas de combat était fait à bord des frégates françaises. Leurs équipages, impatiens et pleins de cette ardeur guerrière de notre ère impériale, attendaient en silence le moment de l'attaque; une pensée de victoire ou de mort se lisait sur les fronts de ces braves, debout et immobiles à leurs pièces, quand un coup de canon, parti des frégates anglaises, retentit au loin, et assure que le pavillon britannique, qu'elles viennent d'arborer, est leur gage de bataille. Au même instant, deux pareils coups de canon tirés des frégates françaises, et les cris de vive l'empereur! qui saluent dans leur ascension les pavillons tricolores qui se déroulent à leur corne, annoncent aux Anglais qu'on a relevé le gant. Belle partie carrée de gloire pour tous! Fasse chacun son devoir en ce jour d'épreuve, et ce jour sera beau pour notre marine.

Le silence régnait à bord de *la Pomone* quand le cri de *navire sous le vent!* lancé par l'homme de vigie, annonce à l'équipage un ennemi de plus; mais le capitaine Rosamel a promptement reconnu que la position *sous-ventée* de ce nouvel adversaire le rend tout au plus spectateur inoffensif de l'engagement qui va suivre, et que le sort du combat sera décidé avant qu'il ait atteint le champ de bataille. Plein de cette conviction, il la communique à son brave équipage dans une allocution énergique et imposante, empreinte du sentiment d'honneur dont il est animé.

Il lui montre, dans l'ennemi qui est au vent et qui s'approche, une belle chance de gloire que la fortune offre à son courage. Les cris de vive l'empereur! répondent à Rosamel qu'il est compris. Dans cet instant les mêmes cris se font entendre à bord de *la Pauline*, et par ce cri magique les deux équipages se sont entendus. Bonne espérance donc, et chacun à son poste pour le combat!

La position actuelle de la ligne anglaise, courant parallèlement à la nôtre par sa hanche du vent, est telle, que la commandante ennemie arrivera par le travers de *la Pomone*, avant d'atteindre le poste qu'elle se propose de prendre par le travers de la commandante française. Bientôt enfin elle découvre de ses canons *la Pomone*, qui reçoit avec un calme admirable la première bordée de l'ennemi; elle lui répond, mais en comptant ses coups; et à son second coup de caronade, le petit mât de cacatois de *l'Alceste* est emporté. A son troisième coup, tout le pharc du grand-mât de la frégate ennemie s'abîme avec fracas, entraînant dans sa chute la vergue du pe-

tit-perroquet et le grand-foc. Les cris de vive l'empereur! retentissent sur les frégates françaises, et saluent ce beau début de *la Pomone*, qui vient de mettre si heureusement l'avantage de notre côté.

Il était midi quarante minutes.

Dans ce moment des signaux montent aux mâts de *la Pauline*. C'est un ordre à *la Pomone* de forcer de voiles, ou de serrer le vent; mais l'un ou l'autre de ces mouvemens sortirait les frégates françaises du feu; et la partie est désormais trop belle pour l'abandonner. Non, Rosamel ne peut se soumettre plus long-temps à quitter un ennemi qu'il a si maltraité. D'ailleurs, sa mâture, son gréement, déjà très-avariés, ne peuvent supporter plus de voiles, et l'honneur du pavillon lui dit au contraire d'en diminuer; il rentre donc ses bonnettes de babord, et loffant tout-à-coup pour découvrir *l'Alceste*, il la foudroie d'une bordée terrible.

Comme un blessé qui se retire des rangs, *l'Alceste* vient au vent pour se mettre hors de la portée des coups de *la Pomone;* son grand mât de hune avait été coupé, et les voiles qu'il portait, tombées sous le vent, masqueront et neutraliseront long-temps encore, durant le combat, la batterie de tribord de cette frégate. Oh! qui saurait profiter de son désastre, et viendrait se poster sous le vent à elle, à portée de pistolet, achèverait d'écraser en peu d'instans *l'Alceste* déjà si délabrée, et acquerrait à la réduire une gloire facile, préparée par *la Pomone;* mais *la Pomone* ne peut s'occuper plus long-temps de *l'Alceste :* la frégate *l'Active* survient pour couvrir sa compagne, et se placer entre elle et *la Pomone;* mais dans sa manœuvre elle présente l'avant à la frégate française, qui, loffant encore subitement, l'arrête par une volée entière qu'elle lui tire en enfilade.

Cette bordée meurtrière détermine une arrivée de *l'Active;* et dans ce nouveau mouvement elle menace *la Pomone* d'une enfilade en poupe; mais Rosamel l'a prévu, et, par une manœuvre habile et prompte, il déjoue le projet de l'ennemi en arrivant lui-même; et, serrant au feu cette frégate qu'il tient à son tribord, elle devient pour lui un nouvel adversaire; alors s'établit entre *la Pomone* et *l'Active* un combat acharné, dans lequel la valeur égale des équipages et la même habileté des chefs tiennent long-temps la fortune chancelante. *La Pomone* est au vent de *l'Active;* et toutes deux courent largue, bord à bord, en se foudroyant de toute la puissance de leur artillerie, servie avec ardeur. Criblées par les boulets, labourées par la mitraille, embarrassées de voiles, de mâts et de cordages qui s'écroulent sous les bordées qu'elles se lancent, leur fureur s'accroît de leurs désastres. A la faveur du nuage épais de fumée dont elle enveloppe son adversaire, et qui dérobe ses mouvemens à l'ennemi, *la Pomone* tente deux fois l'abordage; deux fois *l'Active* refuse, et évite ce choc si favorable à l'impétuosité de nos marins. Tandis que le sang coule à bord de *la Pomone*, et que son brave équipage mérite si bien de la patrie, que fait *la Pauline?*... Elle vient au vent babord amure, pour canonner de loin *l'Alceste* immobile sous les débris de ses avaries; puis, virant de bord, elle passe au vent de cette frégate; échangeant à grande distance quelques boulets qui ne détournent même pas l'attention des Anglais de *l'Alceste,* occupés à débarrasser leur frégate des voiles et des agrès qui masquent sa batterie de tribord; enfin, virant de bord lof pour lof dans les eaux de cette frégate, elle tient le plus près babord amure, et s'éloigne!

Cependant *l'Alceste* s'est débarrassée, et s'est mise en état de prendre part au conflit sanglant engagé entre *la Pomone* et *l'Active*. A l'aide de ses voiles de l'avant, elle arrive sur les deux combattans, et vient prendre position par le bossoir de babord de l'héroïque *Pomone*.

Quoique réduite à prendre une attitude défensive, *la Pomone* ne s'en montre pas moins redoutable; elle arme ses deux bords, et continue à soutenir vaillamment le choc des deux frégates anglaises; mais accablée de leurs feux réunis, et abandonnée par sa compagne aux coups redoublés de ses ennemis sans générosité, quel espoir de retraite ou de victoire reste à *la Pomone?* Pour se retirer du feu avec apparence de salut, il lui faudrait serrer le vent babord amuré; mais ses manœuvres courantes sont coupées; mais son gréement est haché; mais d'ailleurs, dans ce mouvement, *la Pomone* présenterait l'avant aux bordées balayantes de *l'Alceste,* qui se maintient dans sa joue de babord. Il faut donc y renoncer; mais un parti lui reste à prendre, et c'est celui d'un effort audacieux, d'une inspiration qui naît des difficultés dans une âme forte, et sous le boulet des batailles : tenter une troisième fois d'aborder fièrement la frégate qui le combat par-dessous le vent, et par ce trait inattendu, étonner ses ennemis et changer la face du combat, c'était l'idée d'un brave, et Rosamel s'y arrête. Il ordonne donc l'abordage. Ses matelots exaspérés se tiennent prêts. A la faveur d'une volée qui couvre de feu et de fumée les combattans, *la Pomone* arrive rapidement sur *l'Active*. Les vergues des deux frégates allaient bientôt se toucher; déjà même des grenades enflammées, lancées de *la Pomone,* éclatent et tuent sur le pont de la frégate ennemie; encore un instant, et l'équipage français va se précipiter le sabre et la hache au poing; malheur!..... une bordée de l'ennemi démâte *la Pomone* de son petit-mât de hune, et brise sa vergue de misaine... Privée de ses voiles de l'avant, *la Pomone* revient au vent, malgré l'effort contraire de son gouvernail; et *l'Active* est une troisième fois sauvée

de l'abordage. Il n'est résulté de ce beau mouvement qu'un plus grand rapprochement de ces deux frégates. Courage encore, *brave Pomone!* et le combat continue.

Il est trois heures; et *la Pomone* trouée de toutes parts, et frémissante sous les bordées redoublées qui l'accablent d'une grêle de fer et la déchirent, résiste encore; son pavillon en lambeaux flotte toujours; il va tomber, mais tomber avec gloire : une volée simultanée de chaque frégate anglaise coupe du même coup le grand-mât et le mât d'artimon de *la Pomone!* Ils chancèlent, craquent et tombent avec fracas sur le gaillard d'arrière, et avec eux le pavillon tricolore si honorablement défendu. Les mâts dans leur chute écrasent des hommes, démontent des caronades, brisent la roue du gouvernail, et encombrent le pont de *la Pomone*. Au même instant, le capitaine Rosamel est frappé à la figure d'un biscaïen. Un moment après, on lui annonce que déjà *la Pomone* a quatre pieds d'eau dans sa cale, et que cette eau augmente rapidement. Il ordonne de distraire du service des pièces les hommes nécessaires pour le travail des pompes.

Immobile comme un cadavre; sans mâture et sans gouvernail; facile à tourner et à canonner sans danger désormais, *la Pomone* voit la frégate ennemie qui tenait son travers, le quitter et prendre position par son bossoir de tribord. Dans cet état, *la Pomone* n'a plus qu'à couler à fond, pour dernière péripétie de ce drame héroïque, si elle prolonge sa résistance. C'est dans cette terrible alternative que Rosamel convoque son conseil; il le rassemble sur son gaillard d'arrière, teint de sang et couvert de débris; Rosamel blessé le préside de dessus son banc de quart; et là, sous le feu des bordées foudroyantes de l'ennemi, les officiers de son état-major et les principaux de son équipage lui exposent l'exaspération des matelots qui demandent à combattre encore; mais les canons de la batterie sont en partie démontés; mais *la Pomone* ne peut ni se mouvoir, ni se défendre; d'ailleurs, son capitaine n'a-t-il pas vaillamment défendu l'honneur du pavillon? et n'est-il pas aussi comptable envers la patrie des braves qui lui restent, et dont il ne peut plus utiliser le courage? Le conseil répond par l'affirmative, et partage l'opinion sur la pénible nécessité de rendre aux deux frégates ennemies *la Pomone* qui n'est plus qu'une ruine et un tombeau!

Il était trois heures et un quart.

A trois heures vingt minutes, le mât de misaine de *la Pomone* tomba à la mer, et le soir, l'eau qui entrait dans la cale monta jusqu'à sept pieds.

La Pomone eut cinquante hommes tués et blessés.

L'Alceste perdit sept hommes tués et eut vingt-deux blessés.

L'Active, qui fut plus exposée au feu de *la Pomone*, eut vingt-deux hommes tués et trente-un blessés. Parmi ces derniers, son capitaine Gordon eut une jambe emportée, et son lieutenant Dashwood perdit un bras.

Telle fut l'issue de ce beau combat, dans lequel la victoire nous fut un instant assurée, et qu'il n'a dépendu que d'une seule volonté de ne pas saisir.

Nous n'entreprendrons pas ici l'éloge que mérite la brillante conduite du capitaine de *la Pomone* dans cette affaire; mais pour satisfaire l'intérêt de nos lecteurs, nous terminerons notre article, en rapelant que, sur les conclusions du capitaine rapporteur au conseil de guerre, nommé à Toulon en 1814, pour connaître de la conduite du capitaine Rosamel, lesquelles furent adoptées à l'unanimité, le conseil acquitta honorablement le capitaine de la perte de *la Pomone*, lui rendit son épée, et le loua de sa conduite, par l'organe de son président.

La cap. P. Luco.

Pêche des Huîtres.

Dans presque toutes les mers qui baignent la France, et particulièrement dans les baies profondes, on trouve les huîtres en grande quantité; mais nul point de nos côtes n'en recèle de couches aussi épaisses que la baie de Cancale, située entre ce port, le Mont-Saint-Michel et Granville. Le profit que les populations riveraines tirent de ce produit sur ces parages, tente continuellement la cupidité des pêcheurs anglais des îles de Jersey et de Guernesey, et même de la Grand'Terre, qui cherchent à y participer, malgré la surveillance rigoureuse et infatigable d'une petite station que le gouvernement entretient à Granville pour protéger cette industrie. On se rappelle avoir lu, dans le premier volume de la *France Maritime*, le récit d'un coup de main tenté par ces insulaires sur nos barques de pêche, et de la catastrophe qui dénoua d'une manière sanglante pour les Anglais la répétition continuelle de leurs tentatives.

La pêche des huîtres se pratique, dans ces parages, du 15 décembre au 30 avril : pendant les mois de mai, juin, juillet et août, que ce coquillage jette son frai, la pêche est défendue.

La pêche à l'huître se fait avec une *drague*. C'est un grand instrument en fer d'environ 6 pieds de long sur 2 pieds de hauteur; il a la forme d'une pelle recourbée derrière, à laquelle est attaché une espèce de filet fabriqué en bandes de cuir, en chaînons de fer ou même en menu cordage. Le bateau, poussé ou dérivé par le vent, entraîne la drague, qui traîne ouverte sur le fond et s'emplit en râclant sur les bancs qui éten-

dent leurs couches sur le sol qu'ils recouvrent.

L'huître de la baie de Cancale est la préférée dans le commerce, tant à cause de son abondance que par sa proximité des côtes de la Manche, et de sa grosseur moyenne, qui en facilite le transport. Des bateaux non pontés de 10 à 20 tonneaux, de Granville, de Cancale et d'autres petits ports du voisinage, s'occupent presque exclusivement de la pêche; mais le transport dans les ports de la Manche se fait par d'autres bâtimens, de 20 à 40 tonneaux, qui partent des havres de Saint-Vaast, de Courseulles et de Bernières. Ces bateaux portent chacun, l'un dans l'autre, 200 milliers d'huîtres. La plus grande quantité de ces huîtres sont parquées à Saint-Vaast, point qui sert en quelque sorte d'entrepôt pour les autres parcages.

L'huître de la baie de Cancale, prise sur un fond souvent vaseux, est généralement d'un goût peu agréable : il semble que ce coquillage ne soit pas fait pour servir d'aliment dans l'endroit même où il se trouve : l'huître ne perd son âcreté et ne devient réellement d'un goût agréable que lorsqu'elle a passé quelque temps dans un parc. Un parc est un réservoir d'eau salée de 4 à 5 pieds de profondeur, qui communique avec la mer au moyen d'un petit conduit. Afin que l'eau s'y maintienne limpide, on prend soin d'en garnir le fond d'une couche de petits cailloux.

Le parc doit avoir une inclinaison vers la mer, qui l'alimente d'eau. Les huîtres y sont placées à une profondeur suffisante pour n'être pas exposées au contact de l'air, sans toutefois être trop voisines de la vase; on profite de la saison des chaleurs, époque où l'on abandonne la pêche des huîtres, pour nettoyer les parcs et renouveler les couches de pierres.

Il y a sur les côtes de la Manche un assez grand nombre de parcs. Les principaux sont ceux de Marennes, de Courseulles, de Bernières, du Havre, de Fécamp, de Dieppe et du Tréport. Celui qu'on établit, en 1783, à Etretat, était un des plus famés : il a été abandonné depuis.—Le Havre en possédait un qui avait une réputation assez étendue : les travaux maritimes du génie en ont motivé la destruction.

Toutes les rives de la côte ne sont pas également favorables à l'établissement des parcs : ainsi Cancale et Granville, qui sont les points où cette pêche se pratique le plus activement, ne peuvent point établir de parc *régulier*, à cause de l'action continuelle des vents sur ces plages.

Les huîtres, malgré ce qu'en ont dit quelques auteurs, ne peuvent séjourner dans l'eau douce. Il est certain que l'eau de mer est la seule dans laquelle elles vivent et s'engraissent.

Les Anglais, en 1774, transportèrent inutilement, pendant trois années de suite, des milliers d'huîtres dans la baie placée entre l'île de Wight et la rivière de Southampton. L'eau douce les fit périr; la pluie même, lorsqu'elle est trop abondante, leur est nuisible, et encore plus la neige et la grêle. Les grands froids ne leur sont pas moins funestes : il suffit que l'eau gèle quelque temps pour qu'elle contracte une odeur fétide et fasse périr les huîtres. En cas d'inondation ou de gelée, il n'y a d'autre remède que de les porter en mer.

Autant on doit se montrer difficile sur l'emplacement d'un parc, autant il faut être attentif à soigner les huîtres. Les matelots qui vont les chercher à Cancale ne se chargent pour l'ordinaire que du transport; d'autres hommes, connus sous le nom d'*amareilleurs*, s'occupent du parcage, opération délicate, surtout lorsque les huîtres viennent directement de la baie de Cancale. L'amareilleur est obligé, dans les premiers temps de leur entrée au parc, de les tirer tous les trois ou quatre jours hors de l'eau avec un râteau de fer; de rejeter celles qui sont mortes, et de changer quelquefois les autres de réservoir. On n'a pas autant de précaution à prendre pour celles qui viennent de Saint-Vaast, où elles ont déjà subi un parcage. En général, on garnit un parc six fois par an, trois fois au printemps et trois fois en automne. Les huîtres restent dans les parcs un ou deux mois.

Elles ne sont point vertes lorsqu'on les apporte de Cancale, ce n'est qu'à force de soins qu'elles le deviennent. Il faut que le parc où l'on doit les déposer soit bien nettoyé et bien garni de galet : un parc neuf est préférable. On reconnaît qu'il est propre à recevoir les huîtres, lorsque le galet se trouve chargé d'un léger dépôt verdâtre. Pour l'ordinaire, on jette les huîtres sans précaution; mais on doit déposer doucement celles qu'on veut faire verdir, et prendre garde de les entasser confusément, car celles de dessous n'acquerraient pas la couleur désirée. Dans les parcs d'huîtres blanches, il n'y a aucun inconvénient à laisser entrer l'eau salée; au contraire, dans ceux qui renferment les huîtres vertes, on doit interrompre toute communication avec la mer, ou du moins ne laisser entrer qu'un quart du volume d'eau contenu dans le parc, et seulement aux nouvelles et pleines lunes; mais il faut bien se garder de la renouveler entièrement avant que les huîtres soient vertes; car, on peut l'observer, elles ne verdissent pas à Granville ni à Saint-Vaast, où l'eau monte à chaque marée.

Pour les faire verdir plus promptement, on les laisse cinq à six heures sur le bord du parc avant de les y introduire : il paraît que la soif qu'elles éprouvent les porte à prendre l'eau avec plus d'avidité. Il suffit de les laisser quelques jours dans le parc pour qu'elles commencent à recevoir la couleur verte. Souvent elles l'obtiennent en vingt-quatre heures; mais si on la désire plus foncée, il faut attendre un mois. Elles acquièrent ordinairement cette couleur accidentelle en avril, mai, septembre et octobre, à une température modé-



Triage des Huîtres

T 2. P 145

rée; et elles l'acquièrent mieux au printemps qu'en automne, rarement en été, jamais en hiver. Le temps orageux est favorable à cette métamorphose; mais si l'eau est agitée par le vent du nord, le parc ne peut pas verdir. Il y a des années où il verdit facilement, il en est d'autres où cela est impossible. On a remarqué qu'en renouvelant l'eau d'un parc du 15 au 20 août, on est plus certain de faire verdir les huîtres. Une observation plus singulière, c'est que celles qui ont verdi en mars et en avril peuvent, étant remises à la mer, reprendre leur couleur naturelle; au lieu que celles qui ont verdi en septembre et en octobre restent toujours vertes pendant l'hiver. Rarement le même parc verdit deux fois par an.

Quand les huîtres deviennent très-vertes, on dit parfois qu'elles ont bien *pâturé,* et certaines gens croient que réellement ce coquillage se nourrit d'herbes dans le parc. En 1778, lors du camp de Vassieux, formé près de Courseulle, beaucoup de personnes de Paris, attirées par la curiosité, furent très-surprises de ce que les huîtres n'étaient pas nourries avec des herbes vertes, achetées fort cher, comme on le leur avait fait accroire. En les voyant renfermées dans des réservoirs d'eau stagnante, elles s'imaginèrent que les huîtres devaient s'altérer, et passant rapidement d'une erreur à une autre, il n'en fallut pas davantage pour les dégoûter d'un aliment reconnu d'ailleurs comme très-salubre.

On s'est occupé plusieurs fois d'essayer de reconnaître la cause de cette coloration des huîtres. On l'attribue à la présence d'animalcules microscopiques du genre *navicule,* qui sont de couleur verte, et qui paraissent être la principale nourriture de l'huître parquée. M. Bory de Saint-Vincent a émis, dans le *Dictionnaire des Sciences naturelles,* une opinion contradictoire; un autre savant, M. Goubeau, s'est associé à cette opinion. — Il paraît résulter de la divergence des avis sur ces faits, que la viridité des huîtres ne dépend pas d'une seule cause, mais qu'il faut l'attribuer au concours de plusieurs.

Les meilleures huîtres sont celles qui ont parqué long-temps. On les reconnaît à leur coquille devenue lisse de raboteuse qu'elle était, ainsi qu'à leurs valves naturellement tranchantes, mais dont les bords ont été insensiblement émoussés par l'effet du râteau de fer qu'on promène souvent dans le parc. Une huître pêchée à Cancale, en avril, déposée ensuite à Saint-Vaast pendant quatre à cinq mois, et qui a séjourné un mois à Courseulle, est parvenue à son dernier degré de bonté.

On entend quelquefois les amateurs d'huîtres regretter de ne pouvoir les manger au parc; pourtant gardées quelques jours hors de l'eau, elles sont préférables à celles qui en sortent immédiatement, et, grâce aux soins que l'on prend de les transporter rapidement, elles ont à Paris un goût peut-être plus fin et plus agréable qu'à Courseulle ou Saint-Vaast.

L'huître, ce mets si estimé de nos jours, ne l'était pas moins chez les anciens: Macrobe assure qu'on en servait aux pontifes romains dans leurs repas. Celles de l'Hellespont, de l'Adriatique, du détroit de Cumes, du lac Lucrin, étaient très-vantées, et l'épicurien Horace a célébré dans ses vers celles de Circé; mais on ne dit pas que les Romains, qui avaient porté si loin le luxe de la table, donnassent la préférence à l'huître verte, ni même qu'ils la connussent. Depuis quelques années, soit changement de goût, soit toute autre cause, ces huîtres sont moins recherchées en France. Autrefois leur prix à Paris était double des blanches. Aujourd'hui qu'elles sont moins chères qu'alors, on néglige peut-être de les préparer, à cause des soins qu'elles exigent, et de l'étendue de terrain qu'elles occupent; car à peine peut-on en placer douze mille dans un parc capable de contenir trente mille huîtres blanches. Aussi les amareilleurs font-ils de préférence verdir les petites.

Après avoir parlé de la pêche et du parcage, nous croyons devoir donner à nos lecteurs quelques détails sur leur commerce. Ce sont les grandes villes, et particulièrement Paris, qui en consomment le plus. Si elles demandent beaucoup de soins dans les parcs, elles n'exigent pas moins de précautions dans le transport. Les anciens avaient, pour conserver les huîtres, un moyen dont la connaissance n'est point parvenue jusqu'à nous. Apicius en envoya d'Italie en Perse, à l'empereur Trajan, qui avaient conservé leur fraîcheur. Nous ne connaissons aujourd'hui que le moyen de les empêcher de perdre leur eau. On a observé qu'elles la conservaient mieux dans le transport, lorsque, la veille du départ, on avait soin de les laisser hors du parc pendant trois ou quatre heures, et même pendant toute la nuit si le temps est chaud. On les remet ensuite au parc jusqu'au moment où elles sont emballées; on les place alors horizontalement, les unes sur les autres dans des paniers fortement ficelés.

Ces paniers, connus à Courseulle sous le nom de *bourriches,* et dans d'autres parties de la côte sous celui de *cloyères,* contiennent chacun vingt-cinq douzaines d'huîtres ou trois cents. Une voiture porte ordinairement cent vingt bourriches ou cloyères, ce qui fait trente milliers d'huîtres. Le transport de Courseulle à Paris a lieu en six ou sept jours par les voitures ordinaires, et en trois seulement par les *accélérées.* Ces dernières voitures font le trajet de Dieppe à Paris en quarante heures. On a observé que les huîtres qui ont parqué peuvent être transportées et conserver leur bonne qualité pendant quinze ou vingt jours, surtout par un temps froid. Celles qui sortent directement des baies où elles ont été

pêchées ne sauraient passer huit jours sans s'altérer.

La vente dépend de la concurrence des différens parcs, du caprice des consommateurs et des variations du temps. Il n'en est pas de ce comestible comme de plusieurs autres qui sont de garde et ont un prix fixe. Qu'une forte gelée survienne pendant le transport, elle fait périr une grande partie des huîtres. Il est cependant un moyen qu'on emploie avec succès pour les dégeler : c'est de les déposer pendant dix à quinze minutes dans l'eau. Elles reprennent leur première qualité, mais alors elles ne sont plus susceptibles de se conserver long-temps.

Il est difficile de calculer les chances de gain qui s'attachent au commerce des huîtres. Tel jour on paiera 8 francs la cloyère qui, le lendemain, n'en vaudra que la moitié; mais, en général, le mille d'huîtres, qui se vend 3 à 4 fr. à Granville ou à Cancale, et qui coûte 8 à 9 fr. au parc de Courseulle, revient à 20 ou 25 fr. à Paris.

On varie sur la quantité d'huîtres qui se pêche chaque année dans la baie de Cancale : on élève ce nombre à plus de cent millions. On évalue à environ soixante millions celles que l'on parque chaque année à Courseulle.

Un coup-d'œil sur l'histoire naturelle des huîtres, avant de terminer par quelques considérations législatives sur la pratique de leur pêche.

L'huître a la coquille ovale, cunéiforme; elle est adhérente aux madrépores que la marée laisse à découvert. Elle a été trouvée à l'île de Timor. Privée, du moins en apparence, de la vue, de l'ouïe et de l'odorat, elle ne présente d'abord à l'observateur qu'une existence problématique. Emprisonnée entre deux valves aussi dures que sa chair est molle, à peine peut-elle les entr'ouvrir pour prendre sa chétive subsistance. Mais dans sa demeure paisible, dont l'extérieur raboteux oppose une cuirasse invincible aux attaques des monstres marins, elle jouit peut-être de facultés qui, mieux connues, exciteraient notre admiration. C'est aux naturalistes qu'il appartient d'éclairer l'opinion sur ce genre de mollusque (1). La valve supérieure de l'huître est plus large que la seconde ; — il y a au sommet de chaque valve une cavité, dans laquelle se loge le ligament, et ce qu'on appelle *talon*. Ce ligament qu'on ne voit point au dehors, mais qui n'est pas cependant tout-à-fait intérieur, est coriace, noirâtre et aplati. Parmi les diverses sortes d'huîtres, on distingue deux formes principales : les unes droites ou à peu près, à bords simples et unis : telle est l'huître commune; d'autres sont plus ou moins arquées, et ont leurs bords plissés ou crêtés : ce sont celles que l'on nomme *rastellum* dans les collections.

Ces coquillages s'attachent dès leur naissance par leur têt, qui se soude sur les divers corps marins placés à leur portée. Le point d'attache est en général près du sommet de la valve inférieure sous le talon. La plupart des espèces s'établissent sur les rochers et dans les fonds pierreux; quelques-unes semblent s'attacher de préférence aux racines et aux branches d'arbres qui garnissent les rivages, et que la marée peut atteindre. A l'embouchure de plusieurs rivières d'Amérique et des Grandes-Indes, on en voit une grande quantité ainsi suspendue, et agitée par le vent lorsque la mer s'est retirée. Les huîtres se groupent aussi fréquemment sur d'autres coquillages, sur des madrépores; souvent même, lorsqu'elles manquent d'une base solide pour se fixer, elles s'entassent les unes sur les autres, et forment des bancs d'une longueur et d'une épaisseur considérables. Les huîtres, ainsi fixées par le talon de leur valve inférieure, passent toute leur vie sans se déplacer et sans pouvoir exécuter d'autre mouvement que celui de fermer et d'ouvrir leur coquille. L'eau de la mer chargée de molécules nutritives, animales ou végétales, s'introduit jusqu'à la bouche de l'huître, et lui apporte les alimens qu'elle ne pourrait atteindre autrement.

La procréation des huîtres est encore abandonnée aux suppositions; on pense pourtant qu'elles sont hermaphrodites. Elles jettent leur frai au commencement du printemps; ce frai, qui s'attache à tous les corps environnans, ressemble à une gelée blanche, dans laquelle, au moyen d'une loupe, on aperçoit une multitude de petites huîtres déjà formées et garnies de leurs valves. Elles atteignent promptement la faculté d'en produire d'autres; dès le quatrième mois après leur naissance, elles peuvent à leur tour procréer.

Plusieurs faits prouvent que l'on peut transporter les huîtres sur des rivages qui n'en possèdent pas. Il y a un certain nombre d'années qu'un propriétaire d'Angleterre en fit jeter une certaine quantité dans la rivière de *Mène*, où il n'y en avait aucune; elles s'y sont multipliées en si grande abondance, que le fond du lit de cette rivière, dans l'espace de plusieurs lieues, est actuellement couvert d'excellentes huîtres, et qu'elles sont devenues une source importante de revenus. Le gouvernement a imité cet exemple sur plusieurs points.

Les huîtres ont d'autres ennemis que les hommes. Leurs seuls moyens de défense consistent à fermer leurs valves pour se mettre à l'abri, ou à renfoncer l'épaisseur de leur têt, pour éviter les attaques de plusieurs mollusques et vers marins qui cherchent à les percer. On cite à ce sujet une espèce de crabes, qui, dit-on, a l'instinct de jeter des petites pierres entre les valves de l'huî-

(1) Voir l'article *Huître*, dans le *Nouveau Dictionnaire d'Histoire naturelle* de Déterville, rédigé par M. Bosc, et dans le *Dictionnaire des Sciences naturelles*, par M. de France.

tre lorsqu'elle est entr'ouverte, et, la réduisant ainsi à l'impossibilité de se fermer, elle en fait facilement sa proie.

La législation des pêches maritimes est encore bien incomplète chez nous; depuis long-temps les exigences d'une refonte de cette partie de la législation se font énergiquement sentir. La marine du commerce elle-même manque de cette protection, que ses capitaines devraient trouver dans l'inviolabilité dont la loi doit revêtir leur grade. Nous nous écarterions de notre sujet, en énumérant ici les causes nombreuses dont les affligeans résultats parlent si haut pour l'obtention d'une législation appropriée à nos mœurs, et surtout aux positions exceptionnelles dans lesquelles se trouvent placés les chefs d'expéditions lointaines, lorsque tout contact avec la justice maritime d'un port est devenu impossible. Un de nos honorables patrons, dont les savantes études en matières maritimes et législatives ont popularisé le nom dans nos ports de mer, M. Marec, chef au ministère de la marine, a reçu mission du ministre, il y a plus d'un an, pour étudier dans les villes maritimes les mœurs et la position relative d'une classe précieuse pour le pays, pour laquelle il devait rassembler les matériaux d'un code pénal, en harmonie avec les besoins actuels de la navigation. Le travail de M. Marec a été convenablement accompli; depuis ce temps il est resté au Conseil d'Etat, filière nécessaire et utile pour les travaux législatifs, dont se doivent ensuite occuper les Chambres.

Revenons à notre pêche des huîtres qui, elle aussi, souffre de la privation d'une législation appropriée aux localités et aux mœurs de ses praticiens. La baie de Cancale est souvent le théâtre de rixes dont s'ensanglantent souvent les dénoûmens. Nous en avons déjà rapporté un trait dans notre premier volume; depuis, le combat a changé d'adversaires. La pêche des huîtres est toute la fortune de plusieurs centaines de familles de Granville et de Cancale, qui reçoivent un préjudice considérable des entraves apportées à leurs travaux. Le mauvais temps, en les empêchant souvent de prendre la mer durant l'hiver, rend plus urgent le besoin qu'ont les marins de se livrer à leur industrie lorsque la saison est plus favorable, ou lorsque le calme facilite leur sortie. C'est alors que des querelles, dont le partage des localités est presque continuellement le principe, viennent annuler leurs efforts et augmenter leurs besoins.

Nous empruntons le résumé des détails qui suivent, sur les derniers événemens des pêches d'huîtres, au *Journal de Granville*, feuille rédigée avec une impartialité et un esprit de localité remarquables.

L'hiver dernier avait été très-dur pour les pêcheurs de Granville, et la pêche si peu favorable, que la plupart ne voyaient pas sans effroi arriver l'époque du paiement des réparations faites, au commencement de la saison de pêche, à leurs bateaux et à leurs agrès; ils supplièrent, par l'organe de leurs chefs, M. le commissaire chef du service maritime à Saint-Servan, de vouloir bien leur permettre quelques jours de pêche sur les bancs fréquentés journellement par les pêcheurs de Cancale, bancs très-peuplés d'huîtres, connues sous la qualification de *Marchandet*. M. le chef du service maritime prit leur demande en considération, et leur accorda de pêcher avec et sous les ordres des gardes-jurés de Cancale : en conséquence, la totalité des pêcheurs granvillais (90 bateaux) partit pour cette destination le 30 mars dernier.

A leur arrivée sur les bancs, les gardes-jurés de Cancale (qui, alors étant en pêche, devaient diriger les pêcheurs de leur port et ceux de Granville) hissèrent le pavillon de partance, et par là nul ne put pêcher; les Granvillais étonnés, ne sachant à quoi attribuer ce brusque départ, et craignant qu'il ne fût arrivé contr'ordre à leur égard, prirent le parti d'aller s'en informer près de M. l'inspecteur des pêches à Cancale.

Un des gardes-jurés et environ quinze maîtres de bateaux descendirent à terre, pour avoir à s'entendre avec l'autorité locale sur la mesure qui les privait du droit de pêche dont on venait de les favoriser. Accueillis par une grêle de pierres et de menaces réitérées, ils parvinrent pourtant jusqu'à l'inspecteur des pêches de Cancale, auquel ils demandèrent compte des empêchemens apportés à leur pêche et à leur débarquement. Incapable qu'il était de contenir la population, que cette rivalité de pêche dans la baie de Cancale avait exaspérée, l'inspecteur invita les marins granvillais à rejoindre leurs bateaux jusqu'à ce que l'autorité compétente eût prononcé sur ce fait.

Pendant que cette scène se passait à terre, ceux des bateaux dont les patrons avaient continué de tenir la mer, étaient attaqués par les barques de Cancale, qui s'opposaient à leurs travaux de pêche. Des menaces furent échangées de part et d'autre, on se lança des pierres, quelques hommes furent atteints; la supériorité de leur marche sauva seule les bateaux granvillais, qui ne quittèrent point la place sans de nombreuses avaries.

Le lendemain, une nouvelle députation des pêcheurs de Granville essaya de descendre à Cancale, pour connaître la résolution de l'autorité, et savoir si définitivement la pêche était permise. Une nouvelle rixe signala cette démarche; l'agression accueillit les marins à leur débarquement; un d'eux, blessé à coups de couteau, fut le plus maltraité; les femmes surtout déployaient dans cette circonstance un acharnement extraordinaire. Les Granvillais se replièrent sur leurs bateaux, qu'ils furent obligés de

diriger sur leur port de sortie, après une alternative de trois jours.

Le rapport adressé à l'autorité maritime de Granville motiva de la part de l'administrateur spécial une enquête à la chambre de commerce, qui rédigea un procès-verbal des faits, pour le chef du service maritime de Saint-Servan. L'objet de cette mesure était de signaler à cette autorité la position des choses, en provoquant de lui un arrêté provisoire qui, prévenant toute nouvelle coalition entre quinze ou seize cents pêcheurs, donnât le temps aux ordres supérieurs d'être motivés par la connaissance des faits. La conduite de l'inspecteur des pêches de Granville et celle des autorités maritimes furent prudentes et irréprochables; les circonstances étaient d'ailleurs fort difficiles, par l'état d'exaspération des deux partis à contenir, dans leur ardent désir d'en venir aux mains par une rencontre.

La première mesure que prit l'autorité maritime de Saint-Servan fut sage et équitable : on assigna aux pêcheurs des deux rives chacun un certain nombre de jours de pêche différens, afin qu'ils ne se rencontrassent pas sur les fonds. Les Granvillais devaient commencer le lundi et trouver le champ libre, les Cancalais prendre le mardi, et ainsi de suite. Mais le réglement n'eut pas les bénéfices de l'exécution : les Cancalais dès le lundi s'étendirent sur les fonds de pêche, et les bateaux de Granville furent relégués sur les accores des bancs, aux points où les huîtres sont en moins grande quantité.

Cet état de choses était devenu intolérable; les mesures du ministère de la marine étaient attendues avec d'autant plus d'impatience, que la population laborieuse, dont ces différends paralysaient les travaux, était déjà souffrante des longueurs d'une saison morte et improductive. Ces mesures ne se firent point attendre.

Une décision du ministre de la marine, en date du 15 avril dernier, autorisa les pêcheurs de Cancale et de Granville à faire la pêche alternativement, et mit fin aux discussions qui s'étaient élevées entre les pêcheurs des deux rives. Toute collision ultérieure paraît impossible. Cette mesure concilie les intérêts de tous, et reste parfaitement conforme à l'esprit du réglement sur la police de la pêche. Les pêcheurs de Granville seront à même, par un travail actif, de réparer les pertes terribles qu'un hiver rigoureux leur a fait éprouver au commencement de la saison.

Néanmoins, une révision du réglement sur la pêche des huîtres est devenue nécessaire. Nul doute qu'averti de sa pressante opportunité, par ces derniers événemens, le ministre de la marine ne s'occupe d'en faire présenter le projet l'année prochaine. La marine a bien droit à ce que les chambres législatives s'occupent enfin de protéger ses intérêts. L.

VARIÉTÉS.

Prière des forbans.

Un capitaine français de mes amis fut pris à peu de distance des îles du Cap-Vert, par un pirate qui croisait dans ses parages. Le navire capturé n'offrit aux corsaires qui en visitaient la cale que quelques marchandises avariées par la grande quantité d'eau que faisait depuis long-temps le bâtiment. L'équipage, repoussé et renfermé dans la chambre, avait averti en vain les forbans que s'ils ne pompaient pas activement, le navire finirait par couler bas sous leurs pieds. Ceux-ci, plus occupés à transporter à bord de leur brig-goëlette ce qui leur convenait dans la cargaison, qu'à franchir les pompes, ne tinrent aucun compte de l'avis de l'équipage; et ce ne fut que vers la nuit qu'ils s'aperçurent que leur prise était à moitié remplie de l'eau qu'on avait négligé de pomper. Force fut alors pour eux de lâcher leur proie. Le capitaine français et ses matelots, une fois débarrassés de la présence des corsaires, sautèrent aux pompes, qu'ils ne quittèrent pas de la nuit; mais ils ne purent parvenir à les franchir, et vers le jour ils résolurent d'abandonner le bâtiment et de se sauver dans les embarcations. Toutes les dispositions convenables furent faites pour exécuter cette résolution: deux canots, approvisionnés de tout ce qui était indispensable, s'éloignèrent à force de rames du bâtiment qu'ils abandonnaient à moitié sombré; mais à peine avaient-ils fait quelque peu de route, qu'ils aperçurent, avec le jour naissant, le navire-pirate, que le calme plat de la nuit avait empêché de s'éloigner. Aussitôt que celui-ci eut connaissance des deux canots, il leur envoya un coup de caronade pour les contraindre à venir à lui. Les embarcations, forcées d'obéir à un ordre aussi irrésistible, abordèrent le corsaire. Le capitaine qui le commandait était un Espagnol. En peu de mots il fit comprendre au capitaine français qu'après l'avoir pillé, il n'entendait pas l'exposer à être noyé, et qu'il lui accordait asile à bord de son corsaire, à condition que lui et son équipage s'emploieraient du mieux possible jusqu'à ce qu'on pût les mettre sur le premier navire qu'on rencontrerait; et pour commencer à les rendre utiles, on fit prendre la barre du gouvernail au capitaine français, et on ordonna à ses matelots de laver le pont du navire.

On fit route vers le cap Sainte-Marie. Pendant que les pirates s'enivraient de l'eau-de-vie qu'ils avaient trouvée à bord de leur prise, ils donnaient la barre à un des matelots français, et un officier, aussi peu attentif que tous les autres à la manœuvre, fumait gravement en regardant de temps en temps le compas sur lequel on

gouvernait en route. Une nuit, pendant qu'on relevait le quart qui avait veillé jusqu'à minuit, on aperçut le feu d'un navire. Le capitaine forban fut réveillé : on tint conseil; il fut décidé qu'on prendrait chasse par prudence, jusqu'à ce que le jour permît d'observer le navire en vue. On crut remarquer bientôt que le feu que l'on avait relevé restait à la même distance, quoique le corsaire fît route pour s'en éloigner; et cela fit supposer que le bâtiment qui le portait avait vu la goëlette, et qu'il la chassait.

Les pirates passent aisément de la témérité à la peur; ils ont trop la conscience du sort qui les attend, pour ne pas exagérer quelquefois l'imminence des dangers qu'ils entrevoient, et ils conservent difficilement leur sang-froid dans les circonstances où d'autres marins ne perdaient pas leur calme ordinaire. Le jour se fit, et ses premiers rayons laissèrent bientôt à nos corsaires le loisir de reconnaître le navire en vue : c'était un brig de guerre que l'on supposa appartenir à la station française du Sénégal; il marchait bien, et quoique la brise fût devenue forte, il était couvert de toile. Le corsaire ne tarda pas à faire aussi de la voile et orienter au plus près, allure favorable pour une goëlette. La mer devenant grosse, et le navire filant sept à huit nœuds debout à la lame, passait dans chacune des vagues qui le couvraient de l'avant à l'arrière. Le bâton de foc allait être rompu dans les coups du plus violent tangage; le capitaine ordonna de rentrer le grand foc. Deux matelots sautèrent à l'instant sur le beaupré; mais à peine amenait-on la voile, qu'un des bouts de l'écoute enleva, en fouettant avec force, un de ces hommes, qui fut jeté à trois ou quatre brasses du bord; il élevait son bras droit sur les flots pour faire signe qu'on le sauvât. On lui jeta plusieurs bouts de planche; mais il fut impossible de songer à le secourir autrement : il disparut dans une lame, en jetant un cri qui fut entendu de tout l'équipage. La mort soudaine de cet homme, dans une circonstance si critique, parut produire sur le capitaine espagnol, monté sur le dôme de la chambre, une impression des plus vives. *Amigos*, s'écria-t-il, *no somos perros; roguemos por el alma del pobre Simfroniamo* (*Amis, nous ne sommes pas des chiens; prions pour l'âme du pauvre Symphronien*). Aussitôt les pirates, imitant le geste de leur capitaine, mirent leur bonnet rouge à la main, et psalmodièrent une prière rapide en tournant les yeux sur la vague qui venait d'engloutir leur camarade. Jamais, m'a dit le capitaine français, il n'éprouva une impression semblable à celle que lui causa la vue de tous ces pirates armés de poignards, couverts presque de sang, et prenant l'attitude respectueuse et expressive de gens livrés à la prière!... Le brig français approchait cependant : déjà on distinguait sur son avant une partie de son équipage qui se disposait à combattre. Arrivé à une portée de fusil, dans l'embellie d'une lame, il fit feu de deux caronades, dont la mitraille perça les voiles du corsaire, qui se disposait à riposter tant bien que mal. La fusillade commença : plusieurs hommes furent atteints, et le capitaine espagnol, frappé à mort sur son bastingage, avait déjà crié d'amener, lorsque le petit mât de hune du brig, trop forcé par les voiles qu'il portait, se rompit, et laissa le corsaire fuir sous sa volée. Au craquement que fit entendre le mât en tombant, la joie la plus vive éclata parmi les pirates, qui tous se mirent à pousser un houra, et à s'agenouiller le bonnet à la main en signe d'actions de grâces. Le soir on ne voyait plus le brig, qui travaillait à réparer ses avaries. Dans le moment de sécurité qui succéda à cette journée d'agitation, tous les pirates, recueillis dans leur joie, attribuèrent le bonheur qu'ils avaient eu d'échapper au brig croiseur à la ferveur de leur prière; pendant toute la nuit ils s'enivrèrent en réjouissance de l'efficacité de leur acte de contrition.

Un bâtiment marchand fut aperçu deux jours après la chasse du brick français, que l'on a su depuis être *le Cuirassier* : le corsaire pilla le navire qu'il venait de rencontrer, et mit à bord de la prise, qu'il renvoya, le capitaine français et son équipage, qui furent débarqués à Gorée. Jamais, m'a répété plusieurs fois ce capitaine, en me rappelant sa captivité à bord du corsaire, *je n'oublierai la prière des forbans.*

Ed. Corbière.

Rognures historiques.

PHILIPPE V A NAPLES.

(Voir le commencement à la page 48.)

Pendant qu'à Barcelonne on s'occupait des préparatifs pour le départ de Philippe V, en France on faisait des prières et des chansons, que le *Mercure* imprimait à la grande gloire de leurs auteurs et du roi d'Espagne. Un M. Gachet de Saujon, de la province de Saintonge, composait en français une oraison longue, fort louangeuse, pleine d'Isaïe et de Salomon, assez mal écrite d'ailleurs, pour recommander à Dieu le petit-fils du roi de France allant dans le Milanais. Un poète très-inconnu, mais qui s'attachait à la circonstance pour se faire connaître, rimait des couplets aussi pauvres de style et d'idées que la prière de M. Gachet de Saujon. C'est sur l'air, galamment choisi : *Aimable vainqueur*, que M. Simars de Sézanne disait à Philippe V :

Joins à tes charmes
L'effort de tes armes
Contre tes rivaux.



C'était fort innocent, comme vous voyez! On chanta la chanson dans quelques salons bien dévoués; on s'en moqua probablement dans tous les bureaux d'esprit.

Le 8 avril, le roi d'Espagne s'embarqua sur *le Foudroyant*. La reine eut beaucoup de peine à se résoudre à cette séparation. Le roi fut aussi très-ému en quittant cette femme d'une « beauté si » parfaite, d'une jeunesse si respectable, d'une » majesté si aimable, d'une vivacité si judi- » cieuse, » comme disait l'auteur du *Mercure Galant*. La navigation de l'escadre n'offrit rien d'extraordinaire. Je vais encore laisser parler le comte d'Estrées, dont j'ai devant moi la correspondance autographe. « Il n'est pas possible d'i- » maginer un voyage plus court et plus heureux » dans toutes ces circonstances; *celle d'être ar- » rivé le jour de Pasques n'est pas une petite con- » sidération pour les Espagnols et les Napolitains, » qui sont fort touchés de ces sortes de choses.*

Les galères de Naples étaient venues attendre Sa Majesté Catholique, qui devait quitter les vaisseaux français, que le pavillon espagnol couvrait encore, pour passer sous le pavillon napolitain. La mer étant mauvaise, le roi ne débarqua pas le jour même de son arrivée, mais seulement le 17, c'est-à-dire vingt-quatre heures après. « Sa Majesté, dit l'amiral d'Estrées, a en- » core disné aujourd'hui à bord et s'est embar- » qué après disner dans le canot *du Foudroyant*, » pour aller joindre les galères de Naples, qui » n'auroient pû approcher assez près du vaisseau, » à cause de la mer et du vent contraire. » Philippe V entra dans la ville à cinq heures du soir, au milieu d'un grand concours du peuple. Le cardinal Cantelmi, archevêque de Naples, lui offrit sa main pour sortir de la galère; le prince la baisa, selon ce qui se pratique en Espagne, dit la relation du *Mercure*. Le cardinal se jeta aux genoux du roi pour le complimenter; mais il fut si ému, qu'il ne put proférer que peu de paroles: les larmes étouffèrent sa voix. Le palais était à peine décoré et meublé, quand Philippe y arriva de l'arsenal par un « escalier couvert qui y conduit. » On ne croyait pas à Naples que le roi y viendrait, et l'on n'avait point fait de préparatifs à l'avance. Quand on aperçut de loin les vaisseaux cherchant le mouillage de Baïa, le bruit de l'arrivée de Sa Majesté se répandit par la ville, et aussitôt tous les grands seigneurs se hâtèrent d'envoyer à la demeure royale des meubles, des tentures, des pièces d'argenterie. Cette émulation fit du palais un séjour d'une incroyable magnificence.

M. de Marcin avait passé sur le vaisseau du roi; il ne descendit cependant point à terre en même temps que Philippe V. Il n'avait pas encore été reçu officiellement, aucune place ne pouvait donc lui être assignée dans le cérémonial de l'entrée à Naples. Quand le roi d'Espagne eut quitté *le Foudroyant*, le pavillon blanc remplaça le pavillon jaune et rouge des Espagnols, et M. de Marcin attendit à bord son audience de réception. Cette audience eut lieu immédiatement après que le roi fut arrivé à bord de la galère *Réale* de Naples. L'ambassadeur de France s'y rendit, et Sa Majesté Catholique le reçut selon l'étiquette (1).

Tous les dignitaires de l'Etat furent présentés au roi; le duc d'Escalona, vice-roi de Naples, conduisit au palais les députés de la ville. Une circonstance que je dois rapporter, parce que je la trouve consignée sérieusement dans le récit publié par un des journaux du temps, c'est celle de la visite de Philippe V à l'église métropolitaine. Le roi y alla le 19, pour faire ses prières; on apporta devant lui le sang de saint Janvier, « qui est pétrifié dans une phiole proche de la » teste du saint qui est dans une châsse. Ce sang » se liquéfie après qu'on a dit beaucoup de priè- » res. Il est vrai, ajoute le prudent narrateur, que » ce miracle ne se fit qu'une demi-heure après le » retour de Sa Majesté au palais. Le monarque y » retourna vers quatre heures après midi, et baisa » la phiole, où le soir tout le monde vit le sang » liquide. » M. d'Herbault, un des parens de M. de Pontchartrain, qui était sur le vaisseau *le Foudroyant* en qualité d'intendant de l'escadre, a laissé une relation de l'entrée solennelle du roi d'Espagne à Naples, et je m'étonne qu'historien scrupuleux, il ait oublié l'épisode de la liquéfaction du sang de saint Janvier. Cette relation manuscrite et autographe, je l'ai retrouvée aux Archives; elle est pleine d'intérêt; on la gâterait en l'analysant, je vais donc en citer les principaux passages. J'avertis que c'est une lettre familière, écrite au ministre de la marine; elle est datée du 27 mai 1702.

« ... Je croy devoir commencer par l'entrée » du roy d'Espagne, qui se fit le 20 de ce mois. » Toutes les fenestres et les balcons des rues où » il devoit passer, estoient ornées de tapis. On » avoit dressé des arcs de triomphe dans les cinq » sièges de la noblesse, et dans celui du peuple » où la statue du roy estoit dressée avec beau- » coup d'inscriptions..... Environ mil pas hors » la porte de Capoue, on avoit fait une grande » loge où le roy devoit monter à cheval et com- » mencer sa marche; ce fut là où Sa Majesté » Catholique se rendit en carrosse par un che- » min détourné, et elle commença à marcher sur » les deux heures après midy.

» La marche commença par des huissiers de » justice, ensuite des trompettes qui avoient la » livrée du roy, après lesquels on vit passer les » principaux seigneurs du royaume deux à deux, » montés sur de beaux chevaux, dont les crins » estoient ornés de rubans et de plumes.

(1) *Mercure Galant*, 7 mai 1702.

» Après la noblesse, venoit le corps de la ville » qui avoit l'élite du peuple à sa suite, et les au» tres officiers de la ville. Ensuitte marchoient » les grands officiers du royaume, puis le roy » qui estoit sous un days, monté sur un cheval » d'Espagne ; il avoit très-bon air, et il saluoit de » très-bonne grâce toutes les dames qui estoient » aux balcons, quoique ce soit contre le cérémo» nial espagnol.

» Immédiatement après le roy, marchoient les » cardinaux de Médicis, de Janson et de Cantel» mi, montés sur des mules. Ensuite venoient » les carrosses du roy, ceux du vice-roy et » celuy de M. de Grigny, gouverneur des ar» mes; et la marche estoit fermée par le régi» ment à cheval de la garde italienne de Sa Ma» jesté Catholique... Les gardes de la marine » eurent la droite sur toutes les troupes fran» çoises qui étoient là. Le roy finit sa marche » par aller prendre possession du château neuf, » dont il trouva la porte fermée. Sa Majesté s'en » approcha, et après avoir fait frapper à la porte, » on vit paroître, à une fenestre au-dessus, un » homme armé de pied en cap, l'épée à la main, » qui demanda qui c'estoit. Le roy luy répondit » qu'il estoit Philippe V, roy de Naples ; aussytost » le commandant du château luy en apporta les » clefs, ensuite Sa Majesté s'en retourna au pa» lais. Comme je pourrois, monsieur, avoir oublié » quelques circonstances, je vous envoye la rela» tion, qui a esté imprimée en italien, avec l'es» tampe de la cavalcade (1).

» Le roy d'Espagne se trouva le lendemain » indisposé de la fatigue qu'il avoit eue le jour » précédent; il a gardé le lit pendant deux jours, » et il a esté saigné et purgé...

» Le 24, le roy déclara qu'il partiroit le mer» credy suivant. Il sera suivi de six galères de » France, quatre de Sicile, trois de Tursis, et » trois de Ligourne, sur lesquelles M. le car» dinal de Médicis est embarqué...

» Le 25, après midy, le roy alla à l'église de » Saint-Janvier, où il reçut le serment de fidélité » de tous les seigneurs du royaume de Naples.

» Le mesme jour, le roy reçut M. le comte » d'Estrées, grand d'Espagne de la première » classe. Il estoit conduit par M. le duc de Médina » Sidonia, qu'il avoit choisi pour son parrain. Il » fit trois révérences; après la première, M. le » duc de Médina Sidonia le quitta, et M. le comte » de Priego, *majordome*, l'accompagna jusqu'a» près la seconde révérence; il vint faire sa troi» sième aux pieds du roy, qui estoit couvert et » assis dans un fauteuil sous un days. Le roy lui » dit de se couvrir, ce que M. le comte d'Estrées » fit ensuitte. Il luy fit son compliment, toujours » couvert, et après l'avoir fait, il se découvrit et » alla avec les autres grands, et se mit mesme au» dessus de tous. »

Le titre de Grand de première classe, Philippe V l'accordait au comte d'Estrées, en reconnaissance des soins que cet amiral avait eus de lui pendant la traversée. M. d'Estrées fit de grandes dépenses pour traiter le roi d'Espagne et sa suite. Sa Majesté Catholique crut ne pouvoir le remercier mieux qu'en lui conférant la Grandesse. Le vice-amiral fut très-touché de cette faveur, qui fit crier ceux des Grands d'Espagne qui étaient encore mal rattachés au gouvernement nouveau. Dans sa lettre du 17 avril, il ne laisse pas entendre à M. de Pontchartrain qu'il voit ce que le roi fera pour lui; il se contente de lui dire : « Il m'a » paru content de la disposition du vaisseau et » de la manière dont il y a été traité... Il m'a té» moigné sur cela mille bontés. » Puis il ajoute en *post-scriptum* : « Le roy a fait des présens ma» gnifiques aux officiers et aux équipages ; je vou» lois vous en envoyer la liste, car cela n'est pas » encore déclaré; mais M. de Marcin, qui me » l'avoit promis, ne sçait où il l'a mis. Ce sera » pour le premier ordinaire. » Ces dernières lignes sont de la main du comte d'Estrées, et je regrette de n'en pouvoir donner le curieux autographe.

J'ai dit que M. le comte d'Estrées avait eu pour son royal passager des attentions toutes paternelles. Voici le bulletin qu'il envoya à Louis XIV de la santé du jeune homme qui lui avait été confié : « Le roy n'a pas été incommodé un seul jour, » quoyqu'il y ait eu pendant une partie du trajet » beaucoup de vent et une grosse mer ; il n'a eu » que durant une demy-heure un petit mal de » cœur, qui n'a servi qu'à luy faire connoître ce » que c'est que le mal de mer, qui sans cela luy » auroit esté absolument inconnu. Tout le monde » trouve qu'il se porte beaucoup mieux qu'il ne » faisoit à Barcelonne, et effectivement il me » paroît qu'il a le teint beaucoup plus frais et » plus reposé. »

Avant qu'il s'éloignât de Naples pour gagner le Milanais, le roi d'Espagne reçut des habitans de cette ville, qu'il s'était affectionnés par ses bonnes manières, un présent de sept cent mille ducats, comme l'année précédente il avait reçu des Catalans un don gratuit de 4 millions 500 mille francs.

Le 15 août, Philippe V était dans les rangs de l'armée de M. de Vendôme, à la bataille de Luzara. M. le comte d'Estrées était rentré à Toulon sans avoir aperçu d'escadre ennemie, et depuis le mois d'août il réarmait son escadre, sur laquelle allait s'embarquer M. le comte de Toulouse, grand-amiral, pour aller à Messine et à Palerme, dont les peuples, suivant l'expression d'une dépêche officielle, avaient besoin d'être contenus dans leur devoir.

A. JAL.

(1) J'ai vainement cherché cette relation et cette estampe. Elles ne sont ni dans le dossier de M. le comte d'Estrées, ni à la Bibliothèque du Roi.

Dunkerque.

(Voir le commencement à la page 111.)

Un premier article, trop succinct peut-être, a déroulé sous les yeux de nos lecteurs les initiations par lesquelles le port de Dunkerque a passé jusqu'à nos jours. L'importance géographique de cette ville exigeait bien que nous développassions un peu son histoire antérieure, avant de jeter un coup-d'œil sur sa fortune présente.

Il est certain que Dunkerque est le seul port que possède la France sur les mers du Nord, dont les localités et les ressources soient proportionnées aux exigences d'une guerre maritime. Mais il faudrait, pour qu'il pût rendre tous les services qu'on peut attendre de cette sentinelle avancée, que le gouvernement en fît, pour quelque temps, l'objet de sa sollicitude. Les enquêtes et les exposés de travaux n'ont pas manqué de la part de ses habitans, la voix de leurs nécessités a trouvé de courageux échos dans ses capitaines, dans sa chambre de commerce; mais cette voix s'est toujours brisée contre l'indifférence du gouvernement pour Dunkerque : il est resté un port secondaire, malgré ses élémens de puissance.

Sa population est aujourd'hui d'environ vingt-cinq mille âmes. Bâtie sur un plan uni, les maisons en sont presque toutes basses, mais régulières, bien alignées, construites avec goût et vernies d'une admirable propreté. Les rues en sont larges, bien pavées, droites et bien entretenues. C'est une des villes de France les plus régulièrement bâties; ses monumens sont en petit nombre. On conçoit que leurs éternelles préoccupations guerroyantes ont détourné de l'embellissement de leur ville les habitans, dont l'attention se portait toujours vers les côtes d'Angleterre; cependant son église principale, sa tour, son collége, son hôtel-de-ville et son abattoir sont des constructions remarquables par leurs dispositions architecturales ou leur sévère simplicité. L'église seule peut être rangée parmi les édifices d'un ordre élevé; on y admire un magnifique péristyle d'ordre corinthien. Il est dû à l'architecte *Louis*, le même auquel on doit le grand théâtre de Bordeaux; sa construction est de 1783 et 84.

Le second monument de Dunkerque, plus curieux par son histoire passée, est une tour de 165 pieds d'élévation qui n'a pour assiette que 5 pieds de fondation, malgré la solidité de sa construction. C'était autrefois le clocher de l'ancienne église à laquelle elle tenait par une arcade. Aujourd'hui, elle masque en partie le beau portique de la nouvelle église. Maintenant elle sert de vigie; surmontée d'une cabane et d'un mât de pavillon, elle signale les arrivages en rade aux bateaux-pilotes du port. On donne à la baraque qui aujourd'hui chaperonne cette vieille tour, une singulière origine. On rapporte que l'une des clauses du traité d'Utrecht, qui fut si funeste au port de Dunkerque en particulier, portait défense de bâtir à jamais, dans cette ville, de monument dont l'élévation excédât celle de la plus haute maison. Les Dunkerquois, par une subtilité bien excusable envers un ennemi aussi peu généreux, firent construire une petite maison sur la plate-forme de cette haute tour, et purent avoir leurs réserves sur une défense inique, et qui entravait leurs projets d'embellissement pour leur ville.

Une autre particularité non moins remarquable sur cette tour, c'est que, depuis 1440 jusqu'en 1820, elle a toujours eu pour *touriers* et carillonneurs les membres d'une même famille, d'origine espagnole, qui se nommait *Garisa*. L'un des Garisa a vécu cent vingt-cinq ans, et a été cent un ans en fonctions; un autre membre de la famille l'a été quatre-vingts ans, et a vécu cent deux ans. Parmi les guetteurs de la tour, il y a encore un descendant de cette famille.

Le collége et l'abattoir sont deux monumens modernes, fort remarquables chacun dans leur genre; l'hôtel-de-ville a moins d'importance; un grand bâtiment, dont les dimensions sont celles d'un entrepôt, s'élève en ce moment, et promet un beau monument de plus à la ville; c'est la propriété d'un particulier, *M. Bourdon*.

Dunkerque se divise en quelque sorte en trois parties : le port, la basse-ville, commencée par Louis XIV en 1662, et la citadelle que les Anglais bâtirent en 1659.

Comme boulevart de la France dans son extrême nord, Dunkerque a toujours été une place forte. Elle peut être inondée jusqu'à trois milles de ses murailles, dans la plus grande partie de son périmètre. Dans les parties où on ne peut pas la protéger par l'inondation, elle est convenablement fortifiée par des œuvres de maçonnerie.

Le sang est beau à Dunkerque, les habitans en sont d'une carnation riche et développée. Ils sont intelligens, probes et braves, il y a dans leur caractère un certain mélange qui participe parfois du flegme hollandais et du bruyant amour pour le plaisir, des nations les plus passionnées.

Dunkerque a donné naissance à une foule d'hommes illustres dans tous les genres, particulièrement comme marins et militaires. Dans cette nombreuse série on aurait à citer beaucoup de noms contemporains.

Le territoire du nord de la France et celui de la Belgique sont sillonnés par de nombreux canaux, dont les ramifications s'étendent jusqu'à Paris. La plus grande partie de ces canaux ont leur embouchure à Dunkerque, ce qui rend cette ville le point central du commerce de tout ce



M. Bouquet del.

Alès sc.

Dunkerque

T. 2 P. 152

pays, et d'une partie des provinces belges. On distingue à Dunkerque les principaux de ces canaux, comme il suit : *Furnes*, *les Moires*, *Bourbourg*, *Bergue*, *Saint-Omer*, *Mardick*. Comme ils aboutissent tous à la mer, et qu'ils servent de conduits d'écoulement aux eaux du pays, ils s'emploient aussi pour curer le chenal, puisqu'on y peut faire entrer l'eau de la mer jusqu'à une certaine hauteur, quand les eaux pluviales ne suffisent pas.

Le port de Dunkerque est magnifique; ses quais sont en pierre de taille, et bien pavés. Ils sont prolongés par des estacades en bois, élevées en dedans des anciennes jetées de pierre, qui s'étendent jusqu'à 1200 mètres dans la mer. L'une de ces estacades, celle de l'est, a été construite en 1806; l'autre est beaucoup plus moderne. On regrette que ces belles estacades ne soient pas assez hautes dans la partie qui se projette vers la mer, pour être habitables par tous les temps, et qu'elles soient totalement dépourvues de cabestans, de galoches, de dépôts de cordages, d'échelles, enfin de tout ce que réclament depuis fort long-temps les marins pour les besoins de la navigation.

Au bout de l'estacade ouest s'élève un petit feu qu'on allume au coucher du soleil jusqu'au jour.

Une tour, qui fut construite en 1538 et qui répond au milieu du chenal, porte un phare qu'on peut apercevoir jusqu'à 15 milles en mer, quand il fait beau temps.

Le port forme presque un angle droit, dont le sommet serait un quart de cercle. L'un des côtés de cet angle, celui qui se prolonge vers l'intérieur, court presque E.-N.-E. et O.-S.-O; l'autre, celui qui se prolonge jusqu'à la mer, gît S.-S.-E. et O.-N.-O. Il y a plus de 1800 mètres depuis les têtes d'estacades jusqu'aux ponts qui servent de communication entre la ville et le quartier de la citadelle. Cette étendue est un avantage immense qu'il possède peut-être uniquement entre tous les ports de commerce de France, puisqu'un navire rentrant par quelque temps qu'il fasse, peut toujours étouffer ses voiles, et amortir son air d'une façon quelconque, avant d'être rendu à faire des avaries aux navires qui l'ont précédé. Le port est très-sûr quand on y est bien entré, mais son abord devient de plus en plus difficile par la prolongation de la plage, qui souvent forme un banc à son entrée, au milieu de laquelle les eaux pluviales et les chasses creusent un chenal peu profond, dont la direction fait, quand on ne travaille pas à la redresser, un angle de plus de 50° avec l'axe du port. C'est cette plage que l'on nomme ordinairement banc du port. C'est dans le but d'enlever ce banc, ou plutôt d'entretenir sur cette plage un chenal suffisamment large et profond, qui ait la direction de l'axe du port, et qui puisse donner entrée à toutes marées aux navires d'un grand tirant d'eau, que dans les années 1824, 25 et 26, on a creusé à l'ouest du port, dans la plage, un bassin dont la forme est celle d'une poire, et qui renferme 3,000,000 de mètres cubes d'eau. Cette masse épouvantable de fluide s'écoule par cinq écluses, dont la façade regarde au N.-E., et la chasse fait conséquemment un angle de 40 à 45° avec l'axe du port. On pouvait espérer que puisqu'on devait exécuter un travail aussi considérable, on aurait pris des précautions pour le rendre complet, c'est-à-dire lui ménager une écluse qui pût livrer passage à des navires de deux à trois cents tonneaux, ce qui ne l'eût pas empêché d'être un bassin de chasse, et eût offert au commerce dunkerquois un point de désarmement et de quarantaine sûr et commode, qui manque absolument à ce port. Il est fâcheux de détromper ceux qui se seraient fait un raisonnement si naturel, on n'a rien fait d'utile à la navigation en creusant ce bassin. La plus large de ses écluses peut à peine donner passage à un navire de seize pieds de beau, et il n'a d'autre utilité aujourd'hui que de conserver l'eau, dont la chasse se combinant et concourant avec celle de Bergues et de la Cunette, produit un courant rapide, à la force duquel le banc ne peut résister. On devait, dans le principe, le faire fonctionner à chaque grande marée, mais il a été quelquefois plus d'un an sans ouvrir. Ce bassin devait entretenir un chenal large et profond selon l'axe du port, et il devait tellement déblayer l'entrée du port, que les Anglais, qui, bien qu'ils n'aient plus de commissaires à Dunkerque, n'en ont pas moins les yeux ouverts sur tout ce qui pourrait rendre ce port utile à la marine militaire, sur la *renommée* des merveilles que devait opérer ce *bassin*, envoyèrent, peu après sa construction, un yacht portant une douzaine de pilotes, pour sonder la passe et voir s'il avait les qualités promises. Mais ils s'en retournèrent, persuadés que les dépenses qu'on avait faites étaient enfouies sous le sable.

L'exécution de cet ouvrage fait regretter les travaux proposés par M. Cordier. Cet ingénieur voulait une écluse de chasse, et un bassin contenant un grand volume d'eau; par son projet Dunkerque eût possédé un bassin à flot, utile au commerce, ainsi qu'une retenue d'eau, dont le volume eût été plus considérable, peut-être, que celui du grand bassin, et dont la chasse, se faisant suivant l'axe du port, n'eût pas trouvé de puissance capable de lui résister. Le pont eût été beaucoup plus central, en offrant une communication prompte et commode entre le quai de la ville et celui de la citadelle. En France, les travaux des ports de commerce étant sous la direction immédiate des ponts et chaussées, il en résulte que les ingénieurs qui y résident, ou qui en sont chargés, sont libres dans l'adoption des

plans, car ces travaux doivent être approuvés et ordonnés par le conseil général de cette administration. Or, la plupart des membres de ce conseil n'ont souvent jamais vu la mer, et ne connaissent le port dont on leur parle que par les cartes ou par le plan de leur résident en ce port. Mais si cet ingénieur se trompe, comme il n'est pas obligé de consulter l'expérience et de prendre l'avis des habitans qui pourraient l'éclairer, il envoie son plan, qui est ordinairement adopté après quelques légères modifications, et on est tout étonné, après avoir fait exécuter à grands frais ces travaux, que le résultat soit loin de correspondre aux sacrifices qu'on a faits et à l'entretien que ces travaux exigent. Cette manière d'exécuter les travaux des ports est à peu près générale en France.

Il est encore une réflexion tout aussi vraie et tout aussi pénible que font naître les travaux de Dunkerque : c'est qu'en France, chaque administration se spécialise, et augmente les dépenses de l'Etat en pure perte. Le génie de la guerre ne veut rien avoir à démêler avec celui des ponts et chaussées, celui de la marine n'est pas plus d'accord avec les deux autres; mais tous tombent du même avis, quand il s'agit de résister au commerce. C'est ainsi qu'on attribue au génie militaire, à Dunkerque, la fausse direction de l'écluse du grand bassin, parce qu'il n'a pas voulu sacrifier aux ponts et chaussées un mauvais fortin (le fort Revert) qui n'a pas été rétabli depuis sa démolition en 1713, et qui depuis les travaux pratiqués à l'est, lors de la révolution de juillet, est devenu tout-à-fait inutile.

La rade de Dunkerque est formée par une ceinture de bancs, qui commence dans le N.-O. du port, et va jusqu'à l'embouchure de l'Escaut. Quelques-uns de ces bancs sont dangereux jusqu'à 12 milles au large. Ils laissent entre eux plusieurs chenaux, dont la plupart sont très-dangereux; c'est ce qui rend Dunkerque si difficile à attaquer par mer, et rend sa rade, quoique foraine, assez sûre, même en gros temps.

Trois chenaux principaux conduisent à Dunkerque, celui de l'est, celui du nord et celui de l'ouest; on ne doit guère s'engager dans les deux premiers, qui sont peu sûrs. Quant au troisième, qui est beaucoup plus praticable, il est aussi le plus fréquenté.

Il y a continuellement un bateau-pilote mouillé dans la rade, ou y louvoyant. Il ne peut rentrer dans le port, quelque temps qu'il fasse. En sorte que dès qu'un navire arrive, en faisant le signal adopté, hisser le pavillon au mât de misaine, on peut être presque sûr d'avoir un pilote.

Dunkerque fait un commerce général. Mais les branches les plus actives peuvent se classer comme il suit :

La pêche de la morue à Islande;

Le cabotage de Dunkerque à Bayonne, avec toute la côte de France;

Le commerce de nos Antilles;

Celui de la mer Méditerranée, jusqu'à Livourne et la Sicile;

Celui de la mer du Nord et de la Baltique;

La navigation régulière avec Londres et Rotterdam, et qui occupe un très-grand nombre de marins.

Deux cents navires environ font ces différentes navigations, sans compter nombre de petites barques qui font la pêche du poisson frais.

Les navires dunkerquois peuvent être classés de la manière suivante :

Cent à cent dix pour la pêche de la morue à Islande;

Vingt ou vingt-cinq pour la navigation des colonies;

Trente à quarante pour celle de la Méditerranée, et le reste au petit cabotage.

La pêche de la morue à Islande doit être considérée comme sa principale branche d'industrie. Elle emploie annuellement de quinze à dix-huit cents marins, et donne l'existence à plus de dix mille personnes, à Dunkerque et dans ses environs.

Dunkerque fut toujours célèbre par ses pêcheries du hareng et de la morue. C'est à ce rude métier que se forment ces marins intrépides que les Anglais redoutent tant comme corsaires, dans nos guerres maritimes, et l'Etat y voit s'y former une pépinière de bons matelots endurcis à la fatigue, qui, au besoin, le servent avec distinction. Mais il ne faut pas le dissimuler, le matelot dunkerquois, hardi corsaire et pêcheur de naissance, redoute beaucoup le service de l'Etat, et n'y va qu'autant qu'il s'y voit forcé. On l'a vu même souvent employer toutes sortes de ruses pour s'y soustraire, car son caractère est trop indépendant pour se plier facilement à la discipline sévère de nos navires de guerre. Cette antipathie est tellement prononcée, que ceux qui ont été forcés d'y aller, à quelque distance que soit leur ville natale, le lieu où ils reçoivent leur congé, et la perspective que leur offre le service, on les voit joyeusement accourir vers leur pays, pour y reprendre leur rude métier de pêcheur. Au temps de la franchise, temps de splendeur que le pays regrette, comme les matelots de cette ville ne pouvaient être levés pour le service, pour en engager quelques-uns à y aller volontairement, la ville leur doublait la solde qu'ils recevaient de l'Etat. Au reste, on peut bien pardonner au dunkerquois cet éloignement pour le service, par la manière brillante dont il sert l'Etat comme corsaire en temps de guerre.

La pêche à Islande commence ordinairement vers la fin de février, ou dans les premiers jours de mars. Les derniers navires qui en reviennent

la font vers septembre et octobre. Les premiers qui partent et les derniers qui reviennent de ces parages, trouvent de hautes glaces, et y essuient des coups de vent affreux. La pêche se fait toujours en dérive, et les pêcheurs n'entrent dans les nombreuses baies qui bordent la côte de l'île, que lorsqu'ils ne peuvent faire autrement.

Ils salent d'abord leur morue en tonne, avec du sel blanc de Saint-Ubes; c'est ce qui fait qu'elle se conserve beaucoup plus épaisse et plus blanche que celle de Terre-Neuve. Mais ceci n'est qu'une première opération : dès qu'ils arrivent, ils font subir à leur poisson une seconde préparation, ils le détonnent, le lavent et le ressallent; ils le rentonnent alors de nouveau : c'est ce que l'on nomme repacage. Il est facile de concevoir, par cet exposé rapide de la manière dont ils préparent leur morue, ce qui fait qu'elle est toujours plus grasse, plus tendre et plus blanche que celle qui nous vient des autres pêcheries.

La pêche de la morue à Islande a pris depuis quelques années à Dunkerque une extension relative à l'accroissement de la population. Mais comme cette extension, loin de diminuer les prétentions des matelots, n'a fait que les accroître, il arrivait que, dans les années où le poisson donnait avec abondance, il tombait à vil prix et occasionait souvent la ruine des armateurs qu'il aurait dû enrichir. C'est ce qui fit à quelques personnes concevoir l'heureuse idée de faire sécher la morue à Dunkerque, comme on le fait à la côte de Terre-Neuve, et à Saint-Pierre de Miquelon. Comme la nature leur refusait des *graves*, ils firent des sécheries sur *vignaux*. Ils réussirent; ces sécheries, montées avec discernement et dirigées avec intelligence, leur fournirent bientôt du poisson, en tout supérieur à celui de nos pêcheries d'Amérique, et ils vivifièrent, en le faisant, deux branches de commerce qui font, on peut le dire, la prospérité du pays. En trouvant un écoulement surabondant pour leur poisson, ils empêchèrent les armateurs de pêche de diminuer leurs armemens; et par le poisson qu'ils firent sécher, ils trouvèrent une bonne partie de leur cargaison pour les colonies. C'était donc un véritable bienfait pour le pays, que cette nouvelle branche d'industrie qu'on venait d'y créer. Mais comme ce poisson devait faire une longue traversée, et rester encore quelquefois longtemps sur les vents, n'ayant pas seulement, comme la morue de Terre-Neuve, ou de Saint-Pierre de Miquelon, quelques centaines de lieues pour être rendu dans nos colonies, au lieu de l'y envoyer en *vrac*, on l'emboucauta, on le fit presser avec des presses d'une grande puissance; et par des précautions aussi dispendieuses que minutieuses, on fit, qu'après un long séjour à bord des navires, et une traversée dans les pays chauds, il arriva encore tellement supérieur dans nos Antilles, qu'il s'y vendit le double de ce que se vendait celui de Terre-Neuve, ou de Saint-Pierre de Miquelon.

Le cabotage que Dunkerque fait avec toute la côte de France jusqu'à Bayonne peut être considéré comme la seconde branche de son commerce local. Comme entrepôt du Nord, Dunkerque reçoit annuellement de dix-huit cents à deux mille caboteurs de toute grandeur. Ce qui y attire particulièrement ces caboteurs, c'est qu'ils sont presque sûrs d'y trouver un chargement en retour, pour un des points de la côte de France, avantage que ce port possède seul entre tous les autres, depuis Nantes jusqu'au Nord. Ce qui les fait encore venir à Dunkerque de préférence, c'est qu'ils évitent, en y touchant, les dangers de la Seine; aussi existe-t-il une grande différence dans le fret entre Dunkerque et Rouen, quoique la seconde de ces villes soit plus rapprochée que la première.

La troisième branche de l'industrie maritime est le commerce des colonies.

Il part annuellement de Dunkerque vingt ou vingt-cinq navires pour les Antilles, ils y vont porter les produits du pays et des départemens voisins. Leurs chargemens se composent, en majeure partie, de genièvre, d'eau-de-vie en dames-jeannes, de dames-jeannes vides, de morue en boucauts, de fromages, jambons et autres comestibles; de légumes de toute espèce, de pierres de carrelage, de briques, de pannes, de clous de toutes façons, de chaînes, de cordages, de charbons de terre, etc., etc.; le complément se fait en tissus de différentes espèces, qui viennent des départemens voisins, habillemens confectionnés, huile à peinture et à brûler en touques, peinture préparée en petits barils, etc., etc. Ils convertissent ces produits pour le retour, en sucre, café, cacao et autres denrées coloniales qui s'écoulent dans le nord de la France et la Belgique.

Le commerce de Dunkerque dans la Méditerranée peut être considéré comme la quatrième branche de son industrie. Il s'expédie annuellement de ce port trente-cinq à quarante navires, qui vont à Marseille avec du blé, des huiles de graine, des chicorées moulues, des toiles, des pipes de terre et autres articles. On reçoit en retour des vins, des fruits, des savons et d'autres marchandises méridionales, qui s'écoulent dans les départemens voisins et dans la Belgique.

La cinquième branche du commerce de Dunkerque se fait avec le Nord, qui lui envoie un grand nombre de navires avec des bois de construction et de mâture, du planchage, etc.; du grain, du brai, du goudron, du chanvre, du suif, des soies de porcs, des potasses, des fers, des cuivres.

L'Espagne lui envoie des fruits et du plomb; le Portugal, des fruits secs, et tout le sel qui s'emploie à la pêche de la morue à Islande.

Sa navigation avec Londres et Rotterdam est

régulière. Londres en reçoit des lins, des étoupes de lin, des tourteaux de graine, des fruits, des œufs et beaucoup d'autres productions du sol et d'articles d'industrie parisienne.

En retour, Londres envoie des fils de lin, des laines brutes et filées, des potasses, des plombs et des indigos, et beaucoup d'autres marchandises coloniales en transit.

Par la navigation à vapeur entre Dunkerque et Rotterdam, ce port exporte les produits d'industrie française qui se répandent en Prusse, en Allemagne et en Hollande.

Enfin, son commerce de grand cabotage embrasse toute la côte d'Europe, depuis Saint-Pétersbourg jusqu'à Livourne.

Dunkerque jadis fut très-florissant pour la pêche de la baleine. En 1790 il comptait cinquante-quatre bâtimens faisant la pêche dans le Nord. Mais cette navigation fut interrompue par la paix de l'an 12, qui causa en partie la ruine du commerce français, et fit à Dunkerque, en particulier, un tort immense. Ce port vient de reprendre ses armemens pour cette pêche dans les mers du Sud. Tout doit faire présumer que si le chenal était rendu praticable, à toutes les marées, pour les navires d'un grand tonnage, cette branche d'industrie se développerait à Dunkerque comme sa navigation dans les mers du Nord.

Cette énorme quantité de denrées de toute espèce est exportée de Dunkerque dans toutes les villes des départemens voisins, dans la Belgique et même jusqu'à Paris, par les canaux qui sillonnent en tous sens cette partie de la France et du royaume belge; ces mouvemens emploient sur les canaux cinq à six cents bateaux que l'on nomme bélandres.

Le port de Dunkerque pourrait facilement acquérir l'importance que lui assigne sa position géographique, si les travaux qui manquent à son port étaient exécutés. Plus d'une fois les députés de cette ville ont essayé à la tribune d'appeler l'attention sur les nécessités de son commerce, dont les développemens sont entravés par l'indifférence du gouvernement sur les nombreux projets qui lui ont été soumis. Il serait pourtant d'une grande importance pour l'attitude militaire de la France, de posséder sur sa frontière nord un port où pussent se former des armemens, dans le cas où une guerre maritime viendrait à exiger dans les mers polaires la présence de nos flottes. Dunkerque, qui pourrait être un des premiers ports militaires du pays, n'est pas même un port marchand de premier ordre. La faute n'en est ni à sa localité, ni à sa position, ni à ses habitans. C'est un grand élément de puissance négligé; en cas de guerre, Dunkerque n'en peuplera pas moins la Manche de ses corsaires intrépides; il a fait ses preuves.

Nous ne terminerons pas cet article sans dire que Dunkerque vient de se recommander à la reconnaissance du pays, en s'associant à une idée généreuse, dont son voisin, le port de Boulogne, a jeté les premiers fondemens, et recueilli les premiers bienfaits. Au sein de ses marins, de ses négocians, de ses habitans les plus recommandables, s'est formée dernièrement, sous le nom de *Société humaine*, une de ces associations philantropiques dont tous les ports du littoral suivront bientôt le noble exemple; les statuts de la *Société humaine* de Dunkerque sont arrêtés sous l'inspiration d'une pensée féconde. Les résultats qu'elle a déjà obtenus, en contribuant, par le zèle de ses agens dévoués à cette sainte mission, à arracher à la mort une foule de marins en danger, sont pour les fondateurs la plus douce récompense de leur généreuse association. C'est au zèle éclairé de M. Carlier, courtier maritime de Dunkerque, que l'on doit l'établissement de la *Société humaine*. Les dames sont appelées à en faire partie : c'est un élan de plus donné aux développemens d'une grande et généreuse pensée.

L.

VARIÉTÉS.

Capture au port.

Marseille, aujourd'hui si opulente, Marseille, la ville de la paix, a bien souffert des guerres de l'empire. Son beau port était l'image de la désolation; une longue file de bâtimens désarmés se déroulait tristement sur la rive : c'était comme une succession de ruines, une sorte de Palmyre navale; plus de forêts de mâts, plus de cordages, plus de flammes, plus de pavillons; ce n'étaient partout que des coques de navires, rasés comme des pontons; les gardes même avaient été supprimés, parce qu'ils n'avaient rien à garder à bord. Quelques bateaux pêcheurs se hasardaient seulement à sortir; ou l'intrépide capitaine Mordeille, le Jean-Bart des corsaires; il s'envolait du port en se mettant sous la protection d'une tempête; il ricochait de vague en vague, sautait les écueils à pieds joints, plongeait sous les canons de la croisière anglaise, et puis s'en revenait par le même chemin, avec quelque bonne prise, à la grande stupéfaction des Marseillais, qui se pressaient autour de lui pour entendre les plaisanteries qu'il lançait en énergique patois contre les Anglais. Pauvre capitaine Mordeille! L'empereur l'avait décoré; il était noir comme un Ethiopien; il était petit et frêle; à l'abordage, il prenait la taille et la force du héros. C'était lui qui tirait le premier coup de pistolet, qui portait le premier coup de hache; il s'élançait de sa dunette dans le sabord ennemi avec l'agilité d'un oiseau; avec une chaloupe, il

prenait des frégates; notre peuple disait des merveilles de lui, et l'on croyait tout, parce qu'en rentrant au port, Mordeille montrait toujours son pavillon cloué à sa corne, ses voiles trouées par les boulets, ses huniers en loques flottantes, et toujours à la remorque un beau navire anglais vingt fois plus fort que le sien. Ce héros, dont le nom n'a jamais été écrit dans un livre, n'est pas mort sur son banc de quart; il est mort comme Jean-Bart, son patron, d'une pleurésie, et dans un lit.

Mordeille nous consolait seul de notre blocus; en ces jours de misère, la mer semblait ne nous avoir été donnée ironiquement que pour nous fermer le chemin du monde commerçant. A l'horizon, les éternelles frégates anglaises se promenaient en faisant rayonner parfois leurs agiles embarcations, qui s'amusaient à prendre quelque aventureuse tartane, sortie des anses de Niollon, du cap Couronne ou de Carry. La vigie du fort avait stéréotypé ce signal : *frégates ennemies en vue;* c'était l'amiral Hudson-Lowe qui s'était fait le geôlier de Marseille, en attendant qu'il le fut de Napoléon.

Souvent un navire trompait la vigilance du geôlier, ou tentait effrontément de couper la ligne de la croisière. Alors un grand mouvement se faisait remarquer dans la flotte de Lowe; cinq frégates et vingt embarcations couraient bravement sur ce navire marchand, plus héroïque dans sa fuite que l'ennemi dans son attaque. Il fuyait donc, le malheureux galion, chargé de sucre, ou de café, ou de sparterie, ou de coton; et lorsque toutes les issues de la mer lui étaient fermées, il courait se mettre sous le canon d'une batterie voisine. Dans ce cas, une vive et longue canonnade s'engageait entre la batterie et la flotte anglaise. Des deux côtés on dépensait beaucoup de poudre et de boulets, mais l'humanité n'avait pas à déplorer un résultat sanglant. L'action s'en allait en fumée; il n'y avait à gémir que sur le dommage irréparable que tout ce bruit causait à la pêche du thon. Après pareille canonnade, les filets des madragues sortaient de l'eau éplorés et nus.

Un soir de printemps de l'année 1812, je crois, Marseille faillit être prise par les Anglais. Notre-Dame-de-la-Garde nous sauva des Huguenots. Jamais nous n'avions vu l'ennemi si près de nous. Nos navires marchands auraient pu les toucher du bout des vergues, s'ils avaient eu des vergues. Ce fut une scène dramatique, qui mérite peut-être les détails d'un récit.

Un estimable négociant de Marseille, M. Dodero, natif de Gênes, avait perdu sa fortune en la jouant, dans le commerce maritime, avec les Anglais. Tous ses vaisseaux avaient été remorqués à Liverpool ou à Southampton. Il lui en restait un, *le Jeune-Adolphe*, aventuré, depuis bien des années, Dieu savait où, ballotté dans tous les océans, et ne donnant aucun signe de vie. On savait seulement qu'il avait pris cargaison à l'Ile-de-France, et que depuis il errait sur la mer avec son sucre et son café. Ce soir-là dont je parle, la vigie du fort signala *le Jeune-Adolphe*.

M. Dodero courut avec toute sa famille sur l'esplanade de la Tourette, pour voir son dernier vaisseau. Une foule immense suivit le négociant; elle voulait contempler ce navire phénoménal qui arrivait de l'Inde, et dont l'entrée au port devait infailliblement opérer une baisse sur les denrées coloniales. De son côté, M. Dodero se replaçait, par un légitime espoir, à la tête de sa fortune. Un seul vaisseau le sauvait.

Le vent était faible, la mer indolente; *le Jeune-Adolphe* absorbait avec toutes ses voiles le peu de brise qui soufflait, mais il n'avançait qu'avec lenteur. M. Dodero disait : « Heureusement, ce soir, il n'y a pas de frégates; » et, de groupe en groupe, on répétait: « Il est fort heureux qu'il n'y ait pas de frégates ce soir! » Le moindre nuage qui pointait à la ligne bleue du couchant faisait pâlir M. Dodero et les visages circonvoisins. Tous les atômes de l'horizon prenaient des formes anglaises; un goëland ressemblait quelques minutes à une embarcation; le hasard, qui se plaît toujours à nous nuire, prodigua dans cette soirée tout son luxe de vapeurs fantastiques; jamais les nuages du couchant n'avaient mieux ressemblé à des bouts-dehors, à des flammes, à des pavillons, à des signaux, à des voiles. Tous les spectres de la mer étaient en circulation. Cependant *le Jeune-Adolphe* avançait toujours.

Une lueur blanche, d'une forme moins indécise qu'une vapeur d'horizon, se lève derrière *le Jeune-Adolphe*. Dix mille doigts la désignèrent; en ce moment, on apporta une lunette d'approche; le premier qui s'en servit pour regarder le nuage blanc secoua tristement la tête, et dit à voix basse : « C'est une voile... » Quelques minutes après, il n'y avait plus de doute; la frégate se révéla, puis une seconde, puis une troisième; les bâtimens couraient en mer sur *le Jeune-Adolphe*.

« Marche-t-il bien? demandait-on aux marins. — Oui, répondaient-ils; c'est un bon voilier. Malheureusement, il n'y a qu'un petit vent de terre! »

M. Dodero était muet et pâle; ses yeux s'attachaient sur son dernier navire; ses bras avaient des mouvemens convulsifs : on eût dit qu'il essayait de remorquer *le Jeune-Adolphe* avec des liens invisibles, ou par quelque puissance magnétique.

Le bâtiment était déjà bien près de la terre; mais deux embarcations anglaises étaient aussi bien près de lui; une frégate s'avançait seule; elle était admirable d'insolence, elle s'avançait vers la ville avec une sécurité imperturbable,

comme si Marseille eût été Liverpool. Tout-à-coup elle nous présenta son flanc et tira un coup de canon sur *le Jeune-Adolphe*. Le boulet s'abattit dans le port, au milieu d'un amas de poutres stagnantes, devant cette vieille abbaye de Saint-Victor, mutilée au XVe siècle par les boulets du connétable de Bourbon, et depuis, vivant fort paisible au bord de la mer.

Le peuple s'étonnait beaucoup du silence obstiné des forts et de la citadelle. On disait de tous côtés qu'il y avait trahison. M. Dodero se recommandait du geste à toutes les batteries voisines, dont les canons, braqués sur la mer, n'attendaient qu'un ordre et un canonnier. Enfin, le château d'If commença le feu; la foule applaudit le vieux bastion du rocher, qui se couvrait d'une belliqueuse fumée, après tant de siècles de sommeil. Malheureusement, les boulets du château invalide manquaient d'haleine; on les voyait plonger à mi-chemin de la frégate. Le fort Saint-Jean se piqua d'émulation; il fit feu de toutes ses pièces; sa batterie de mer ne comptait que deux canons qui avaient perdu l'habitude de chasser des boulets; eux, si formidables aux galères de Charles-Quint, ne donnèrent pas une secousse d'émotion à la frégate anglaise; elle était bien à juste portée cependant. Le peuple murmurait tout bas, en disant que notre poudre n'était que du charbon soufré. Plusieurs voix crièrent qu'il fallait descendre à la batterie de la Major, qui avait des pièces de quarante-huit. On se rua au bas de l'esplanade, on envahit la terrible batterie à fleur d'eau. En effet, il y avait quatre monstrueuses pièces de bronze; malheureusement, elles n'étaient pas sur leurs affûts; elles gisaient enfouies dans le sable, et il ne fallait pas moins d'une semaine de travail pour les mettre en état de servir.

Le château d'If, le fort Saint-Jean et la citadelle Saint-Nicolas continuèrent pourtant leur feu inoffensif; la frégate leur répondait en éparpillant ses boulets dans toutes les directions. *Le Jeune-Adolphe*, qui, malheureusement, n'était pas le point de mire de nos citadelles, faillit être vingt fois coulé bas par les canons qui le protégeaient. Il était enfin parvenu au terme; il touchait une de ces larges masses flottantes de liége nommées *bouées*, où s'amarrent les vaisseaux en rade; on distinguait fort bien, à l'œil nu, les matelots; M. Dodero, la lunette braquée sur son navire, faisait des signes au capitaine, qui lui répondait; l'honnête négociant avait sa fortune sous la main; il la ressaisissait arrivant du bout du monde; encore quelques pas, et il entrait en jouissance de ce *quaterne* inespéré que la fortune faisait flotter à ses yeux. La redoutable embarcation anglaise, qui volait à douze rames, se précipita entre *le Jeune-Adolphe* et le port; M. Dodero pâlit et laissa tomber sa lunette; les forts se couvrirent de fumée; la mer fut trouée de boulets aveugles; le peuple poussa des cris de pitié, la frégate se rengorgea dans un orgueilleux tangage: *le Jeune-Adolphe* était pris.

En 1793, après la prise du Petit-Gibraltar, la brise se leva pour sauver la flotte anglaise ancrée au port de Toulon; sans cette brise, Bonaparte écrasait tous les vaisseaux ennemis. Les Anglais ont toujours un vent à leur disposition, lorsqu'ils veulent sortir d'un mauvais pas; leur histoire navale constate ce fait mille fois. Ce soir-là, l'insolente frégate de Lowe, après la prise du *Jeune-Adolphe*, se trouva enchaînée sur une mer unie et calme comme une glace; ses voiles étaient détendues; ses flammes dormaient le long des mâts; dans l'air, pas le moindre souffle. M. Dodero conçut encore quelque espoir. Les marins disaient: « La frégate s'est trop rapprochée de terre; elle ne s'en tirera pas. » D'autres comptaient sur une division sortie de Toulon, par ordre exprès, que le télégraphe venait de transmettre à l'amiral Gantheaume. Tout-à-coup on vit accourir de l'horizon, sur la surface de la mer, une teinte bleue et vive qui absorba le calme et le pâle reflet des bancs de sable du rivage. Une sinistre fraîcheur courut dans l'air; la frégate fut galvanisée; son pavillon donna signe de vie; les marins secouèrent la tête avec tristesse: le vent se levait.

Nous suivîmes long-temps des yeux l'heureuse frégate qui passait devant les îles; toutes les batteries tiraient au hasard; on aurait dit qu'on lui accordait un salut d'honneur, et qu'elle le rendait par courtoisie. A peine pouvions-nous encore l'entrevoir dans le crépuscule, avec *le Jeune-Adolphe* remorqué; mais le canon de nos forts n'avait pas cessé de la poursuivre de son bruit et de sa fumée. On l'avait perdue à l'horizon, et le château d'If continuait sa canonnade avec une obstination innocente, digne d'un meilleur résultat. Enfin, la nuit calma cette fièvre d'artillerie. Le peuple rentra désolé dans la ville; on entrevoyait la possibilité d'être pris par les Anglais sur nos promenades, puisque nos vaisseaux étaient arrêtés à la chaîne du port. M. Dodero ne survécut pas long-temps à ce malheureux jour.

MÉRY.

BIOGRAPHIE.

Péron,

VOYAGEUR ZOOLOGISTE.

Péron, qui a tant honoré, au commencement de ce siècle, le titre de naturaliste, naquit à Cérilly (département de l'Allier) en 1775, et succomba en 1810, miné par une affection de poitrine lente et douloureuse, au moment même où ses talens

allaient lui assigner un des premiers rangs dans la science. Dès sa jeunesse, Péron manifesta une vive ardeur pour s'instruire, une activité d'esprit et une richesse d'imagination qui devaient caractériser ses écrits et leur donner un cachet durable. Cependant cet homme, que l'histoire naturelle revendique comme une de ses lumières, que la philosophie compte comme un des voyageurs qui l'ont plus fructueusement servie, se destina d'abord au sacerdoce, et d'un séminaire passa aux camps, se fit soldat, perdit un œil sur le champ de bataille, et termina par la prison ces premiers essais de la vie d'homme. C'était à l'aurore de la révolution que Péron renonça aux études ecclésiastiques pour voler aux frontières de sa patrie menacée ; c'est à *Kaiserslautern* qu'il fut détenu jusqu'en 1795, qu'il revint en France, décidé alors à embrasser la carrière médicale. Vif, colérique, soumis à l'influence d'un système nerveux largement doté, Péron dut subir toutes les conséquences de cette organisation, se passionner vivement, et ses passions porter le cachet d'énergie et d'exaltation qu'il n'est donné qu'à quelques âmes fortement trempées de sentir. C'est alors qu'au milieu de ses études médicales vint se jeter à la traverse un sentiment dominateur qui exalta ses sens impressionnables, et qui décida de sa vocation pour les voyages. Péron ne pouvait aimer à demi; mais des obstacles vinrent poser une barrière insurmontable entre lui et l'objet de ses affections, et c'est par suite d'un attachement contrarié qu'il résolut de chercher dans la science des consolations efficaces aux peines amères du cœur. Bonaparte venait d'ordonner une expédition destinée à explorer les côtes de la Nouvelle-Hollande, fort peu connues alors, et les deux vaisseaux chargés d'accomplir cette pénible mission armaient au Havre. Cette campagne de découvertes fixait l'attention publique par le luxe de savans qui devaient l'entreprendre, par la sollicitude apportée aux préparatifs, par le soin qui présidait aux approvisionnemens des bâtimens. Le capitaine Baudin, nommé au commandement des deux corvettes exploratives, semblait être un chef digne d'elles. Il paraissait s'occuper des sciences avec intérêt : il avait formé à *Porto-Rico* des collections que l'on avait citées ; enfin, chef et subordonnés, gouvernement et public n'avaient qu'une voix sur les succès non douteux d'une campagne où chacun espérait faire merveille. En général, ces exaltations au port sont de tristes garanties pour le succès de cette sorte de campagne ; ce ne sont pas autant les périls dont est semée la route qu'il faut envisager, que l'usure du physique et par suite l'affaissement du moral qui en résulte : ce sont des volontés fermes et silencieuses qui doivent faire espérer le succès. Celles-là seules conçoivent la sainteté de leur mandat, et s'y dévouent sans arrière-pensée. Leur nom brille moins sur les fouilles éphémères, il ne sort point de l'oubli même si la mort moissonne trop tôt celui qui le porte ; mais s'il résiste aux fatigues, le jour de la justice ne peut manquer de luire pour lui, car ses travaux surnageront sur les passions envieuses.

Péron, dans une de ces phases de la vie où l'on reporte son regard avec tristesse sur le passé, où le présent est incomplet, où l'avenir paraît sombre, mais préoccupé des services qu'il pouvait rendre, et sentant sa force, sollicita avec instance la place d'*anthropologiste*, la seule qui manquât dans la distribution des diverses branches de l'histoire naturelle que s'étaient partagées vingt-quatre savans ou artistes. Péron n'obtint cette sorte de faveur qu'avec des difficultés sans nombre, et cependant sans lui l'expédition eût été au retour ensevelie dans le plus profond oubli ; car, bientôt dégoûtés et mécontens, presque tous les naturalistes et physiciens, aigris, se plaignant, à tort sans doute, des procédés acerbes de Baudin, débarquèrent à l'Ile-de-France après une courte traversée. Péron, alors, sentit redoubler son zèle, secondé qu'il fut par un jeune pilotin qu'il devait élever un jour au rang de naturaliste célèbre (M. Lesueur). Par son ardeur et par son activité, il suppléa à l'absence de ses anciens collègues ; il se multiplia de telle sorte, qu'au retour les travaux d'un seul homme furent jugés une œuvre immense et sans analogue jusqu'alors : c'est qu'il faut l'avouer, le génie qui procrée ne se donne point par transmission de places ou en épousant la fille de tel savant en faveur ; il grandit sous les entraves sans nombre dont on cherche à le garotter. Enfin, de ce jour, ni les privations, ni la mort qui moissonna ses compagnons, ne purent calmer cette soif ardente de travail qui devait bientôt marquer son rang dans la science ; car on ne peut se le dissimuler, par ses travaux Péron promettait à la zoologie un législateur du premier ordre : peut-être le savait-il, ce savant universel, si grand par ses travaux, si petit par son caractère, et qui ne déguisa jamais assez sa haine sourde et profonde pour la mémoire de Péron.

Les corvettes *le Géographe* et *le Naturaliste* sortirent des ports de France le 19 octobre 1800, et Péron n'y rentra que le 25 mars 1804, après une absence d'environ trois ans et six mois. Rien n'abattit sa constance, ni les dangers et les tempêtes des *côtes de fer* du sud de l'*Australie*, ni la dyssenterie de limon, ni cette fatigue sourde qui affaisse le moral dans l'entre-pont étouffant d'un navire que ballottent les flots. On porta à 100,000 individus, renfermant plus de 2,500 espèces nouvelles, le total des êtres récoltés par ce voyageur, qui parvint à détruire les préventions défavorables que le gouvernement d'alors manifestait contre la campagne de Baudin. C'est aux

chaleureuses sollicitations de Péron qu'est due la publication du *Voyage aux terres australes*, et c'est à sa plume que fut confiée la rédaction de la partie historique. Toutefois, au milieu des immenses travaux qu'il préparait, et qui sont perdus pour toujours, Péron détacha de temps à autre quelques fragmens qui appelèrent sur eux l'attention générale, tant les faits qu'ils apprenaient étaient neufs, tant il y avait de charme et de grâces, de piquant et un cachet original dans le style coloré de ce naturaliste! Péron abusa cependant du pittoresque trop riche d'images de son style pompeux. Peut-être oubliat-il, dans quelques circonstances, que le langage consacré à peindre les productions de la nature ne perd point à être sévère et dydactique même, et que l'imagination entraîne souvent au-delà du but que veut atteindre un esprit sage et consciencieux. C'est ainsi qu'il s'est égaré parfois en tirant des conclusions générales ou des lois de faits isolés, légèrement vus, et que les recherches subséquentes ont prouvé avoir été exceptionnels.

Le caractère de Péron paraît avoir été dominé par une bonté de cœur unie à une grande vivacité; il poussait la franchise jusqu'à la rudesse, et cependant ses amis n'en parlent encore qu'avec le plus vif regret. Que de fois à son souvenir M. Keraudren, ami dévoué et constant, nous a paru ému! Certes, il conserve la mémoire de Péron avec un soin religieux; et il dut avoir de grandes qualités, celui qui a pu faire naître des sentimens aussi durables et aussi profonds,

On a reproché à Péron le silence obstiné qu'il a gardé sur Baudin, qu'il ne nomme jamais dans la partie historique du *Voyage aux terres australes;* mais nous ne pouvons blâmer cette manière grave et solennelle de réprobation envers un homme que la généralité de ses officiers a dit être bien au-dessous de sa mission, Baudin, qu'ils ont peint comme un type d'ignorance présomptueuse. Certes, Péron avait de ce commandant une autre opinion, quand il fit imprimer, au bas du portrait qu'on publia alors, des vers à sa louange.

Péron a publié :

1° *Observations sur l'anthropologie ;*

2° *Voyage de découvertes aux terres australes*, fait par ordre du gouvernement, sur les corvettes *le Géographe, le Naturaliste* et la goëlette *le Casuarina*, pendant les années 1800 à 1804 (historique);

3° *Mémoire sur le nouveau genre Pyrotoma;*

4° *Mémoire sur la température de la mer*, soit à sa surface, soit à des grandes profondeurs;

5° *Sur la dyssenterie des pays chauds et sur l'usage du bétel;*

6° *Notice sur l'habitation des animaux marins*, par Péron et Lesueur;

7° *Fragment d'un Mémoire*, de MM. Péron et Lesueur, sur *l'Art de conserver les animaux dans les collections zoologiques;*

8° *Sur les tabliers des femmes hottentotes ou bochismanhes;*

0° *Mémoire sur l'hygiène navale;*

10° *Histoire des Méduses* (Ann. du Mus.).

Péron espérait écrire une histoire de l'homme, pour laquelle il avait recueilli de nombreuses notes, qui ont été éparpillées et perdues après sa mort.

LESSON,
Membre de l'Institut de France.

SCIENCES MARITIMES.

Trombes de mer.

C'est un beau spectacle que l'Océan, quand sa surface, régulièrement sillonnée par les vagues, se teint, aux rayons du soleil, de nuances verdâtres comme le bronze, ou azurées comme la voûte bleue du ciel, quand le temps est bon, le vent favorable, et que le navire glisse sans effort au-dessus de l'abîme. C'est un beau spectacle encore, mais spectacle terrible, lorsque la mer commence à s'agiter, lorsque la vague, d'abord clapoteuse, grossit, gonfle, s'étend, s'élève, et que le vent, que vous entendez mugir au loin, s'élançant des régions supérieures, se précipite avec fureur à la surface des eaux. L'onde ainsi attaquée fléchit, se resserre, se courbe, se retire sous la violence du choc; puis bientôt plus compacte, plus solide, ayant rassemblé ses forces, et menaçante à son tour, elle se dresse et se rue contre le ciel. La scène devient grandiose, sublime; la nature se déploie dans ses formes merveilleuses, gigantesques, et au milieu de ces merveilles de la création, l'homme osant lutter contre la tempête, contre la vague, contre la foudre, contre les vents, et remporter le prix de la lutte, l'homme vous apparaît comme la plus étonnante merveille. Tel est du moins le sentiment qu'on éprouve après quelque grand drame de la mer, telles furent les pensées qui se passèrent en moi, lorsque pour la première fois une trombe s'offrit à mes regards.

C'était à quelques centaines de lieues des côtes d'Amérique, il y avait deux jours environ que nous avions aperçu en mer et laissé derrière nous les Bermudes. Nous remontions vers le Nord, et la brise, qui soufflait avec une uniformité constante, nous avait été favorable. Depuis la nuit, néanmoins, il y avait eu dans les élémens quelque variation légère, le vent avait baissé et il était devenu si faible, qu'à peine pouvait-il enfler nos basses voiles. Nous crûmes un instant que nous serions surpris par un calme; mais vers cinq heures du soir, le vent s'éleva tout-à-coup :

de faible qu'il était, il devint impétueux, presque sans transition, et notre bâtiment fendit la mer avec une telle rapidité, que nous dûmes bientôt serrer nos voiles légères, et que, réduits à nos huniers, il nous fallut encore par prudence y prendre deux ris, pour en diminuer la surface.

Cependant le temps était toujours beau; la voûte du ciel, d'un bleu d'azur, n'avait pas un nuage, pas une seule tache. Au couchant, l'horizon enflammé par le soleil, qui descendait majestueusement dans la mer, avait l'aspect d'un vaste incendie. La superficie de l'Océan était de ce côté resplendissante; on eût dit un lac sans bornes de matière en fusion, et la vague, à son extrême sommet, nous arrivait scintillante comme les facettes étincelantes de mille rubis. De temps en temps, au-dessus de nos têtes, quelque oiseau de mer passait dans cette partie brillante du ciel, et nos yeux éblouis, qui ne le suivaient qu'avec peine, nous le montraient comme ces flammèches noires de papier brûlé, que leur légèreté élève au-dessus des flammes. A notre arrière et dans la partie de l'est, l'Océan, sur lequel glissaient les derniers rayons du soir, ressemblait à un immense tapis de bronze que labourait rudement le navire. Nous gouvernions droit sur le soleil; un spectateur placé à distance eût pu croire que nous allions être réduits en cendres, en atteignant ce foyer embrasé; et pour compléter cette scène merveilleuse et magique, l'ombre alongée du navire, avec ses agrès, que la mobilité des flots variait, changeait, modifiait de la manière la plus fantastique, semblait nous représenter le géant de la navigation.

J'admirais dans un muet ravissement ces combinaisons de la lumière, la magnificence du soleil, les éblouissans reflets et les nuances de ses feux; il avait épuisé là ses richesses, ses variétés, sa puissance, et les couleurs de la nature se fondaient dans le pourpre de ce vaste foyer.

En ce moment, le matelot placé en vigie sur les barres de perroquet fit entendre ce cri :

« Des brisans!..... des brisans!..... sur l'avant! »

Je me retournai à ce cri, d'autant plus étonné que je n'avais rien aperçu; et je vis en effet, sur l'avant du navire, la mer comme en ébullition. Tandis que je cherchais à m'expliquer cette singulière circonstance, le lieutenant montait sur le pont, et je l'entendais qui grommelait entre ses dents :

« Des brisans! impossible; le vieil ivrogne a perdu la raison ou la vue. »

Pendant ce monologue, peu flatteur pour la sobriété du matelot, j'avais attentivement regardé la mer, et il me semblait que ces brisans changeaient de place et qu'ils marchaient devant nous, puisque, d'après la direction du bâtiment, nous eussions dû déjà les avoir atteints et dépassés. Mais je n'eus pas le loisir de vérifier ni de communiquer aucune de ces remarques.

« Des brisans sous le beaupré par notre bossoir! Nous allons toucher! » s'écria en ce moment le maître d'équipage.

La chose devenait sérieuse alors, et d'autant plus inquiétante que de nouveaux brisans se montraient dans une circonférence de 200 toises environ. A ces cris d'alarme, au mouvement qui avait lieu sur le pont, le capitaine sortit enfin de la chambre, et le lieutenant, qui tout-à-l'heure jurait Dieu et le diable que la vigie avait la berlue, s'arrêtant près de moi et regardant la mer, demeura un instant silencieux.

De grosses lames blanches tourbillonnantes, et que les rayons du soleil rendaient éblouissantes, venaient frapper la proue de notre brig, qui semblait nager alors au milieu de flots d'écume.

Puis le bouillonnement de l'eau, s'étendant d'une manière circulaire, avait atteint déjà 200 toises de diamètre environ. On eût dit, à voir ce roulement de l'eau, que la mer était agitée par quelque convulsion intérieure. Bientôt la mer s'éleva comme une petite colline et marcha visiblement devant nous, se gonflant, ou plutôt s'alongeant en pointe vers le ciel, à mesure qu'elle avançait, avec un bruit, un mugissement dont je ne pouvais deviner la cause; toutefois ce spectacle me paraissait plus curieux qu'effrayant. Peu à peu, du milieu de cette masse liquide, de cette pyramide qu'on eût pu comparer à la pointe d'un ancien bouclier, je vis naître, surgir, s'élever une colonne qui, semblable à une vis gigantesque, monta en tournant, tourbillonnant, sifflant toujours jusqu'à une hauteur considérable. L'effet d'optique fut alors admirable. A notre distance, on eût dit que cette colonne touchait de la tête aux nuages, et que ce magnifique pilier de cristal était là pour unir la terre et le ciel. Il se trouvait exactement entre le soleil et nous, et les reflets qui l'avaient coloré de leurs mille nuances, qui avaient pénétré ce cylindre transparent et fluide où se réunissaient, comme dans un prisme, les riches couleurs de l'arc-en-ciel, donnaient à ce phénomène un aspect merveilleux et sublime au-dessus de toute description. L'extrémité ou la pointe de ce pilier était éclairée d'une vive lumière; les bords diaphanes étaient pourprés, chatoyans, la base d'une couleur plus obscure; au milieu de ces bouillonnemens, paraissait comme un socle de bronze appuyé sur des glaçons. Jamais rien d'aussi magnifique n'avait frappé mes regards.

« Une trombe! une trombe! » s'écrièrent en même temps officiers et matelots.

A ces mots, et malgré l'aspect attrayant de ce phénomène, j'éprouvai un mouvement de terreur involontaire. C'était la première fois que je voyais cet effet extraordinaire des volcans sous-marins, et cette idée d'une éruption volcanique au-dessous de notre navire, d'un incendie au fond

des abîmes de l'Océan, jointe aux descriptions effrayantes que j'en avais lues, tout cela imprimait en moi un sentiment dont je ne pouvais me défendre. Je m'étais fait de cet accident de la mer une image des plus terribles; il me semblait que nous dussions bientôt être engloutis sous cette masse d'eau, ou qu'une éruption de feu, sortant soudain du fond des mers, dût nous lancer dans les airs ou nous entraîner dans le gouffre; mais l'expression calme des visages me rassura. Dans le silence de l'équipage comme dans celui des officiers, il y avait plus d'admiration encore que de terreur.

En effet, cette espèce de trombe, due, selon toute apparence, à des volcans sous-marins, est rarement redoutable dans ces parages; mais combien sont dangereuses, au contraires, celles des mers de la Chine! Souvent, entre le Japon et les îles de la Sonde, la mer, par place, entre en ébullition : on voit cette agitation convulsive s'étendre, s'agrandir d'une manière circulaire jusqu'à une circonférence considérable. De moment en moment, et comme pour préluder à ce singulier phénomène, un énorme bouillon s'élève, redescend, puis s'élève de nouveau au-dessus de la superficie de l'Océan, évidemment soulevé par les efforts de quelque feu souterrain. L'air est imprégné alors d'exhalaisons sulfureuses, et la masse d'eau, prenant enfin son essor, monte, s'anime et se dirige bientôt vers le ciel en figurant une immense colonne de cristal. Le vent qui se brise contre cet obstacle fait entendre un sifflement qui paraît inexplicable, et ces phénomènes, qui rendent la navigation des plus dangereuses, sont si communs dans l'Océan indien, les feux souterrains qui les produisent sont si nombreux, que la mer est tiède en hiver le long des côtes de la Chine.

En ce moment notre navire avait viré, la trombe s'éloignait, mais lentement, et le capitaine, qui voulait faire une expérience, cria :

« Ouvrez un sabord, et chargez une caronade de l'avant! »

Cet ordre fut aussitôt exécuté.

« Attention! cria-t-il de nouveau : pointez bien! feu! »

Au commandement le coup partit, retentit au-dessus de l'abîme, et le boulet coupant la colonne par sa base, elle trembla, chancela un instant, puis tomba tout-à-coup, semblable à ces avalanches qui se précipitent parfois de la cime neigeuse des Alpes.

Quoi qu'il en soit, l'espèce de trombe que nous venions d'avoir sous les yeux est peut-être la moins dangereuse de toutes, et, comme j'eus lieu de m'en convaincre plus tard, il en est de plus terribles; celles-là naissent dans les airs, se forment à la hauteur des nuages, et de là se précipitent dans les flots : véritables cylindres d'eau qui s'élancent du ciel et entraînent dans leur mouvement rapide de rotation tout ce qu'ils rencontrent. Cette trombe, c'est une nuée condensée, épaisse, qui, comprimée, resserrée, réduite à un petit espace par des vents contraires, prend la forme d'un tourbillon cylindrique, tournant sur son axe, et faisant entendre, dans les régions supérieures, un bruit semblable aux sifflemens précurseurs des tempêtes. Bientôt ce tube, rempli d'air à l'intérieur, s'alonge, prend l'aspect d'une colonne dont la base repose sur le ciel, dont la pointe se dirige vers la mer, s'amincissant toujours, jusqu'à ce que cette pointe, devenue trop faible, ou rompue par le contact de l'Océan, laisse enfin échapper l'air. Alors la colonne se rompt, le vent s'en échappe avec violence, et la quantité d'eau qui tombe est si grande, la chute en est si précipitée, que rien au monde ne pourrait supporter le choc. Malheur au navire dont le capitaine négligent n'aurait pas prévu ce désastre! la trombe l'aurait bientôt brisé, mis en pièces et enseveli dans les abîmes de l'Océan.

Toutefois, à quelque distance, c'est un spectacle moins dangereux qu'effrayant en dehors de son action; on en est quitte pour une pluie abondante, et ce phénomène menaçant se change alors en un spectacle merveilleux.

Une de ces trombes fut remarquée par Bligh, dans son voyage à travers l'Océan Pacifique, voyage devenu si célèbre depuis par la révolte de l'équipage, qui alla coloniser l'île Pit-Cairn.

C'était à la hauteur de l'île de Huaheine : le ciel, chargé de vapeurs, charriait d'épais nuages; la mer était violemment agitée, le vent impétueux soufflait par fortes rafales. Tout-à-coup, à peu de distance du navire, on aperçut une trombe, dont la blancheur transparente était d'autant plus visible, qu'elle se détachait sur le fond noir d'un sombre nuage. A son extrémité supérieure cette trombe pouvait avoir 2 pieds de diamètre environ, tandis qu'à sa base, qui diminuait, s'amincissait insensiblement, elle n'avait pas plus de 8 pouces. En un instant elle s'avança dans la direction du navire avec une incroyable rapidité, et il fallut pour l'éviter, non-seulement virer, altérer la course du bâtiment, mais encore, et malgré la fureur des vents, mettre toutes voiles dehors, la misaine excepté, au risque de sombrer sous voiles.

Le navire fendit la vague en gémissant, en craquant dans sa membrure et s'entourant d'un lit d'écume, tandis que la trombe, entraînée avec la même vitesse, passait à 30 toises de distance, faisant entendre un bruit indéfinissable, un sifflement extraordinaire. Elle s'éloigna ainsi, rapide comme le vent, parcourant 10 milles à l'heure. Lorsqu'elle eut couru dix minutes environ, le tube se rompit par la base, et la masse d'eau, emportée par les vents, se dispersa au loin.

Mais cette trombe, citée par Bligh, n'avait

pas ce caractère de grandeur destructive qu'on remarque ordinairement dans ces mers. Là, en effet, rien dans la nature ne présente les formes mesquines et régulières de l'Europe; là ce ne sont pas ces trombes impuissantes de la Méditerranée, dont la fureur s'épuise sur quelque tronc d'arbre, ornement d'un rivage aride et pelé, ou bien dont les efforts échouent contre la crête ébranlée d'un roc. Une trombe, dans les mers de la Chine, c'est tout ce que l'imagination peut se représenter de plus terrible et de plus effrayant : c'est la destruction lâchée sur le monde par un Dieu irrité; c'est, en un mot, tout ce que les vents, la tempête, le tonnerre, peuvent former de majestueuse horreur!

Quelquefois la trombe descend, se précipite des nuages, roule, s'avance sur les eaux avec une incroyable vitesse, avec la rapidité du boulet, balaye la mer, en aplatit les vagues, ainsi que ferait une herse, puis disparaît avec fracas. D'autres fois ces nuages cylindriques, passant au-dessus d'une île, arrachent tout sur leur passage, entraînent les plantes, déracinent les arbres, et creusent même dans le sol des sillons qui ont souvent jusqu'à 20 pieds de profondeur.

Quand le météore qui s'approche est une de ces trombes appelées *simoux* par les navigateurs, à cause de leur ressemblance avec le vent pestilentiel du désert, l'air devient lourd, épais, chaud; la mer entre en calme, tout ce qui est animé se tait comme à l'approche de la mort, et l'homme lui-même éprouve un malaise insupportable. Alors les veines se gonflent, les articulations s'engorgent, les artères battent avec précipitation, on ne respire plus qu'avec peine, la poitrine est oppressée, et, comme si les objets privés de vie éprouvaient aussi un sentiment de malaise, on entend les bois craquer, les cordages crier, toutes les parties du vaisseau gémir.

Impossible de décrire ce phénomène; il faut l'avoir vu, il faut en avoir éprouvé les effets pour s'en faire une idée, et toute description ne peut en donner qu'une image imparfaite.

Cependant, quand la trombe est passée, le vent se calme aussi promptement qu'il s'était élevé; la mer houleuse, qui se roulait comme un fleuve au moment où s'élevait le phénomène, s'aplanit peu à peu, et livre une surface unie au sillage du navire. Les éclairs diminuent de nombre et d'intensité, et ceux qui, rares, pâles, isolés, s'enflamment encore, jettent un reflet funèbre sur la scène mélancolique qui enveloppe le navire. Quelques coups de tonnerre grondent sourdement encore au loin. Puis les éclairs s'éteignent, le tonnerre se tait tout-à-fait, les vapeurs s'écoulent, les étoiles brillent de nouveau à la voûte du ciel, et il ne reste plus rien de ce terrible météore.

P. Hennequin.

VARIÉTÉS.

La pêche du Requin.

La pêche du requin est une des distractions que le matelot recherche le plus en pleine mer. Il semble que les chances malheureuses du métier qui peuvent le livrer à ce vorace animal, dans maint accident de la navigation, lui fassent trouver une compensation aux dangers qui l'entourent, dans la possession du monstre encore vivant, auquel il est heureux de prodiguer toutes sortes de cruautés, de menaces, tous les outrages qu'il rêve enfin. Pour les souffrances du corps, c'est bien, il les lui multiplie; mais les expressions de haine et de mépris, l'avilissement moral dont il cherche à le frapper, tout cela n'atteint pas le requin; le matelot finit par le sentir, alors il redouble les combinaisons du martyre qu'il lui fait subir. Ce sont les deux ennemis jurés.

Que le novice du bord, chargé de faire dessaler la viande ou la morue qui forment l'ordinaire de l'équipage, mette la ration dans un filet pour la faire tremper dans l'eau courante qui fuit le long du navire...., le dîner des matelots court de grands dangers : un requin passe et désole la marmite; son œil gris s'est arrêté sur le bienheureux filet, dont les mailles filtrent au roulis du bâtiment l'eau de mer qui baigne le lard rouge.... Maître requin est là.... Sa large bouche engloutit tout le filet, la corde qui le retenait tombe mollement le long du bord; l'eau est chaude, le novice vient chercher son dîner : rien! Le bout du filin est proprement coupé; le dîner navigue dans d'autres eaux!

Au lieu d'aller dormir dans son hamac pendant qu'il n'est pas de quart, qu'un matelot soigneux songe au dimanche du lendemain, et s'empresse de laver sa culotte de toile, sa chemise rouge que la brise des tropiques lui séchera pendant la nuit..... Quand la rude brosse à pont aura usé, pour le rendre plus propre, le vêtement parcimonieusement savonné, il l'attachera par un nœud à lui connu, et dont il éprouvera bien la solidité, avant de lui confier son *rechange* du lendemain... La corde est lancée, les vêtemens se gonflent d'eau et abandonnent aux lames qui les ballottent la blanche mousse dont ils sont empreints; tout va bien, le matelot descend se coucher, il a encore deux heures à dormir; en se levant, ses effets seront rincés..... Et maître requin? Le matelot dort, le requin passe : plus de culotte; elle était bien lavée, c'était un manger fort propre.

Et vous ne pensez pas que le requin soit l'ennemi mortel du matelot? Outre ces énormes griefs que grossissent encore les circonstances et la position du pauvre diable qu'ils privent de son dîner ou de ses vêtemens, n'y a-t-il pas

toujours dans chaque famille, à bord de chaque bâtiment, quelque funèbre tradition d'ami, de parent englouti membre à membre dans l'affreuse gueule de l'animal? Si lui-même, le pauvre matelot, pâle et souffrant de maladie, se hasarde par un beau jour de soleil à monter sur le pont prendre l'air, et s'amuser, appuyé sur les bastingages, à regarder passer l'eau bleue le long du navire, ne verra-t-il pas l'affreux requin dont la masse verdâtre est colorée par la transparence de l'eau, s'agiter autour du bâtiment, battre la surface de son aileron, comme joyeux d'attendre un corps que lui promet la maladie? Il ne quitte pas le navire, il le suit pendant plusieurs jours. Couché dans son hamac, le pauvre diable, dont le corps lutte avec la souffrance, ne peut se débarrasser de cette obsession morale, le requin est là..... toujours là. Et vous croyez qu'il ne lui doit pas toutes les tortures imaginables quand la ruse le rend maître de cet ennemi redoutable, de cet ennemi qui le dépouille, lui matelot, et le convoite lui-même! C'est une haine de naissance qui se transmet aux générations; c'est un mandat de sang qu'un des deux paie, c'est une *vendette* éternelle.

Aussi l'émérillon, sorte de croc, instrument ordinaire de la capture du requin, est-il bien entretenu, poli et effilé, prêt à répondre à l'appel. Le maître d'équipage en a soin, son empressement est impossible à décrire quand on le lui demande. Mais avant d'en venir aux détails de la pêche du requin, disons quelques mots de l'espèce, de la propagation et des habitudes de cet animal.

Le requin est du genre des *squales*. Par allusion avec la voracité de ce monstre, dont la gueule se transforme souvent en tombeau, quelques auteurs ont pensé que le mot requin était une corruption du mot *requiem* auquel est attaché l'idée de mort. Noël ne partage pas cette opinion, il pense que le nom requin vient du mot norwégien *haakierring*, qui signifie chien qui attrape ou saisit, et que ce mot fut introduit en France par les Normands.

Le requin, dit Baudrillard, a le corps très-alongé, la tête plate, large et terminée en pointe courte, les yeux à moitié couverts par une membrane; derrière les yeux, les cinq trous des branchies, et sous le museau les narines, qui sont à moitié recouvertes par un appendice de la peau; l'ouverture de la bouche et du gosier tellement large, que les grands requins peuvent avaler un homme tout entier; les mâchoires armées de plusieurs rangs de dents pointues, triangulaires, aplaties, dentelées et blanches comme de l'ivoire, et qui augmentent en nombre avec l'âge; la langue courte, épaisse et cartilagineuse; l'anus situé entre les nageoires ventrales; la peau grise, très-rude au toucher, enduite d'une mucosité abondante et phosphorique dans certaines circonstances; les nageoires brunâtres, fermes et cartilagineuses; les pectorales plus grandes que les autres, et ensuite celles de la queue; toutes sont unies par des muscles puissans, ce qui donne à l'animal la faculté de nager avec une assez grande vélocité. La force du requin est telle, qu'un individu de petite taille, de 6 pieds par exemple, peut, lorsqu'il est hors de l'eau, casser les jambes d'un homme, et même le tuer d'un seul coup de queue.

Lacépède dit que ce formidable squale parvient jusqu'à une longueur de plus de 30 pieds; il pèse quelquefois plus de 1000 livres, et il s'en faut de beaucoup que l'on ait prouvé que l'on doit regarder comme exagérée l'assertion de ceux qui ont prétendu qu'on avait pêché un requin du poids de plus de 4,000 livres.

« Mais la grandeur n'est pas son seul attribut; il a reçu aussi la force et des armes meurtrières, et féroce autant que vorace, impétueux dans ses mouvemens, avide de sang et insatiable de proie, il est véritablement le tigre de mer. »

Les sens les plus perfectionnés du requin paraissent être l'odorat et l'ouïe.

On trouve des requins dans toutes les mers; ils sont surtout très-abondans dans la Méditerranée. Ils se tiennent ordinairement dans les fonds de la haute mer; mais ils se montrent fréquemment à la surface pour y chercher leur proie. Ils ne s'approchent des côtes que lorsque la faim les presse, ou qu'ils sont poursuivis par le *grand cachalot*, qui leur fait, dit-on, une guerre d'extermination.

Les requins avalent toutes sortes d'animaux vivans ou morts, les coupent quelquefois en deux ou trois morceaux, mais ne les mâchent ni ne les déchirent jamais. La position de leur bouche les oblige de se retourner pour saisir les objets qu'ils convoitent, et qui ne se trouvent pas au-dessous d'elle; ce qui favorise beaucoup la fuite de leurs victimes. Ils attaquent les hommes, et surtout les nègres. Lorsqu'ils rencontrent un navire dans la haute mer, ils l'accompagnent ordinairement plus ou moins long-temps pour profiter des restes de la cuisine qu'on jette à la mer, pour saisir les hommes qui tombent à l'eau ou qu'on y jette après leur mort. Les bâtimens négriers qui reviennent de la traite sur la côte d'Afrique sont ceux qu'ils suivent avec le plus de tenacité, parce qu'on leur jette les cadavres des malheureux esclaves que le désespoir, l'insalubrité de l'air ou la faim font périr journellement.

La fécondation des requins, comme celle des *raies*, se fait par un véritable accouplement, mais cependant imparfait. L'époque où les mâles recherchent les femelles est presque toujours le commencement du printemps; alors ils s'approchent des rivages, s'apparient et appliquent leur ventre l'un contre l'autre, de manière que l'anus du mâle coïncide avec celui de la femelle. Ils sont



Th. Ruhierre

Le Matelot et le Requin

T. 2. L.

maintenus dans cette position par le moyen des appendices crochus du mâle, ainsi que par le croisement de leurs nageoires. Cet accouplement se répète plus ou moins fréquemment jusqu'à ce que le mâle ait épuisé sa laite. Le même mâle peut s'unir successivement à plusieurs femelles différentes; il en résulte la fécondation d'une assez grande quantité d'œufs, qui éclosent à différentes époques et dans l'ordre de leur fécondation dans le ventre de la mère. Il en sort ordinairement deux ou trois à la fois, et dans des temps inégaux; mais cela a lieu pendant presque tout l'été. Lacépède pense que le nombre des petits qui naissent dans le courant d'une année va quelquefois au-delà de trente.

Les œufs des requins sont de la forme et de la consistance de ceux des *raies;* on en trouve souvent qui sont très-entiers sur les rivages; il est probable que ce sont ceux qui n'ont pas été fécondés ou qui sont sortis du ventre de leur mère avant terme.

Lorsque les jeunes requins viennent au jour ils n'ont que 12 ou 15 pouces de long; mais à peine ont-ils acquis un rang de dents, qu'ils se livrent déjà à de grandes destructions. Ils n'arrivent que lentement aux derniers degrés de leur puissance, et il y a lieu de croire que les requins peuvent parvenir à une très-grande vieillesse, peut-être à plusieurs siècles, si on compare la grandeur gigantesque de quelques individus à la taille commune du plus grand nombre.

Les requins ont pour ennemis quelques espèces des cétacés, et surtout les grands cachalots, qui leur livrent de furieux combats. On voit souvent des *échénéis* attachés sur leur dos, comme on en voit qui s'attachent sur les autres gros poissons et sur les vaisseaux; mais il ne paraît pas qu'ils leur causent aucune incommodité, si ce n'est quand ils s'attachent à quelque partie sensible.

L'intérieur des requins est souvent tourmenté par de petits vers.

La chair du requin est dure, coriace, difficile à digérer; cependant on la mange assez généralement, et on dit que celle des jeunes, et surtout de ceux qui sont pris dans le ventre de leur mère, est agréable au goût. La partie qui est immédiatement sous la peau, et dont la couleur est rougeâtre, passe pour la meilleure. Les nègres aiment beaucoup la chair du requin, et ils la préfèrent souvent à celle des autres poissons. Les peuples du nord de l'Europe la laissent corrompre à moitié pour la rendre plus tendre; ils la font sécher ou saler pour la conserver pendant l'hiver. Ils préparent la peau de ce squale pour en faire des harnais de chevaux, des souliers, etc. On tire de son foie jusqu'à deux et même deux tonnes et demie d'une huile bonne à brûler et à être employée dans les arts. On en tire également de sa graisse en la faisant bouillir à grande eau ou en la fondant à sec dans des marmites de métal. On fait encore de bons ragoûts avec son foie, et des omelettes analogues aux omelettes au lard. Comme la peau du requin est très-rude, on l'emploie à polir différens ouvrages de bois et d'ivoire. On s'en sert pour faire des liens et des courroies, pour couvrir des étuis et d'autres petits meubles. Elle est connue dans le commerce sous le nom de *peau de chien de mer,* tandis que celle qui est connue sous le nom de *peau de requin* appartient à la *raie-sephen.*

Les peuples du Nord se livraient à la pêche des différentes espèces de squales. Ils trouvaient dans la capture de ces redoutables poissons la récompense de leurs périlleuses entreprises: l'huile qu'ils en tiraient, la chair, les intestins et la peau de ces grands habitans des eaux leur offraient des ressources précieuses. La chair du requin et du *brygd* figurait comme aujourd'hui sur la table des peuples norwégiens et islandais.

Si le requin était connu et pêché dans la mer du Nord et la Manche pour l'huile abondante qu'on obtient de son foie, il était confondu avec d'autres espèces de poissons ou de cétacés dans la Méditerranée. Ludolphe nous apprend que c'était un poisson très-redouté des marins qui traversaient la Méditerranée sur de petits bâtimens. D'après l'opinion vulgaire, ce poisson n'était disposé à leur nuire que lorsqu'il était pressé par la faim; souvent, pour l'apaiser, il suffisait de lui jeter un pain; mais s'il ne s'en trouvait pas satisfait, il ne restait plus qu'une seule ressource : il fallait qu'au moyen d'une corde un homme de l'équipage consentît à se laisser descendre jusqu'à la surface de l'eau; le succès couronnait son dévoûment, pourvu qu'il regardât le monstre d'un air menaçant; autrement ce dernier saisissait la barque avec ses dents, et la mettait en danger ainsi que les marins qu'elle portait. On voit jusqu'à quel degré les erreurs populaires prévalaient, et combien, à certains égards, la connaissance des poissons avait fait peu de progrès.

Nous rapporterons ici l'événement singulier dont la férocité du requin a fourni le sujet du dessin qui accompagne cette livraison. Dans une des prochaines, nous offrirons à nos lecteurs le tableau de la pêche de cet animal, d'après notre collaborateur M. L. Garneray.

En 1831, un trois-mâts, américain, nommé *l'Olympe*, faillit perdre à Bourbon son maître d'équipage, qui échappa par un prodigieux hasard à la voracité d'un de ces monstrueux animaux.

La nuit tombait, une petite brise du large gonflait à peine les lames qui expiraient sur la plage voisine. Une partie des matelots avaient obtenu de leurs officiers la permission de descendre à terre, pour se délasser des fatigues du jour.

Le maître d'équipage, que les eaux bleues de la rade invitaient à s'y baigner, se dépouilla

bientôt de ses vêtemens, et montant sur le bord du bastingage, il plongea avec audace dans la mer. C'était un excellent nageur; trois ou quatre fois, il se livra à cet exercice; un bout de cordage, pendant le long du navire, lui servait à grimper; puis il plongeait de nouveau, disparaissant dans un tourbillon d'écume à la surface de la mer, et montrant sa tête 40 pieds plus loin, comme le font les nageurs habiles qui parviennent à s'avancer entre deux eaux, et à y retenir suffisamment leur respiration pour ne pas être asphyxiés.

Le cuisinier du navire, un nègre qui, grimpé dans les haubans, s'amusait des exercices du maître d'équipage, ayant porté les yeux sur la mer du côté du large, crut apercevoir à fleur d'eau l'aileron noir d'un requin nageant près de la surface. La grosseur de cet aileron lui ayant d'abord fait penser que ce ne pouvait être qu'un débris de bois, il y avait prêté peu d'attention; mais un plus sérieux examen le convainquit de l'approche d'un de ces terribles animaux. Un frisson passa dans ses membres, et son premier mouvement le portait à crier au nageur de rejoindre promptement le navire, lorsque la crainte de l'effrayer vint heureusement paralyser sa voix. Il songea aux conséquences d'un avertissement donné légèrement dans une circonstance semblable : la frayeur du danger pouvait, en le privant des moyens de s'y soustraire, livrer le matelot à la voracité du monstre; il agit avec plus de prudence. Plusieurs matelots furent promptement avertis; ils s'affalèrent dans un canot qui durant le jour avait servi à quelques réparations extérieures du navire, et, s'armant tant bien que mal des mauvais avirons qui s'y trouvaient, ils se dirigèrent le plus vite que le leur permit leur mauvaise embarcation, vers le point où devait se relever le maître qui venait de plonger une dernière fois.

Sans doute le retentissement que produisaient sur la surface de la mer les chutes du marin, avait attiré l'animal, dont on voyait à une distance qui s'amoindrissait d'instant en instant, l'aileron tracer sur l'eau un sillon d'écume frémissante. Le matelot ne reparaissait pas; plus habile que jamais, il restait sous l'eau des minutes entières, et le requin approchait avec toute la vitesse qu'il pouvait prendre. Les marins attentifs veillaient son approche, en même temps que leurs regards interrogaient la mer dont ils désiraient tant voir sortir leur camarade; pourtant l'espoir commençait à leur échapper. Enfin la tête du marin parut entre deux eaux; la masse grisâtre du requin se montrait à quelques brasses : la transparence de la mer en faisait un monstrueux animal. L'angoisse oppressait tous ces craintifs marins qui prévoyaient la lutte qui allait s'établir entre eux et le requin; lutte affreuse dont l'enjeu était un homme.

« Prends garde, Williams, cria un des matelots au maître, qui, tout étonné, en revenant sur l'eau, de voir un canot près de lui, n'osait interroger ses camarades.

— On a vu des requins d'en haut..... ne te baigne pas plus long-temps, ce n'est pas prudent.... Embarque avec nous, ajoutait le marin en caressant le manche d'une gaffe, seul instrument de défense dont il pût se servir au milieu du danger que courait déjà le maître d'équipage.

— Embarque donc! » disaient les autres hommes, dont l'accent effrayé eût suffi pour révéler au baigneur la présence du danger, lors même que le bruit que faisait le requin en nageant ne l'eût pas averti de la présence du monstre.

Le malheureux marin s'élançait vers le canot, que les rameurs s'efforçaient de lui faire rejoindre. Les bras tendus vers lui, chaque matelot, palpitant entre l'espoir et la crainte, mesurait d'un œil effrayé la distance qui séparait le monstre de sa proie. Le nègre lança au baigneur un bout de corde qui se trouvait par hasard dans le canot; mais la frayeur avait déjà tellement gagné le pauvre marin, que, peu maître de diriger ses mouvemens, il consumait ses forces en efforts insuffisans..... Son bras tendu vers ses camarades ne pouvait les toucher encore..... Le requin était aussi près de lui, que le malheureux l'était du canot. Penchés en dehors au risque de se précipiter eux-mêmes, deux marins offraient au pauvre maître leurs mains salutaires. Le requin fit un mouvement violent; il se dressa hors de l'eau, puis, se tournant sur lui-même, il ouvrit, en s'élançant sur le matelot, sa gueule énorme que garnissaient plusieurs rangées de dents aiguës... Un prodigieux hasard sauva le maître d'équipage si évidemment voué à la mort.

Le marin monté sur l'avant du canot, quelque persuadé qu'il fût de la faiblesse de ses moyens, se tenait armé de la gaffe, un pied sur le bord; au moment où le monstre se retourna pour saisir sa proie, l'adroit matelot lui porta un furieux coup de son arme sur la tête qu'il sortait hors de l'eau; le premier coup, rapide comme un trait, n'entama point l'enveloppe huileuse du monstre; mais un second, plus rapide encore, fut plus heureux : dirigé dans la gueule ouverte de l'animal, la douleur qu'il en éprouva lui fit changer son allure; il se tourna sur lui-même, se débattant avec l'instrument resté dans la plaie que l'adroit matelot lui avait faite si à propos; sa fureur se traduisit par les convulsions les plus violentes, et s'étant détourné de l'embarcation, il lui lança un si épouvantable coup de queue qu'il en brisa tout l'avant; mais le maître d'équipage était sauvé!

Tous les matelots se réfugièrent à l'arrière de leur canot, les débris du bout opposé livraient passage à la mer, qui y pénétrait avec rapidité;

le danger auquel on venait d'arracher si miraculeusement le maître pouvait devenir général, car le requin furieux battait la mer de ses nageoires et de son énorme queue, avec une fureur que doublait la souffrance que lui causait sa blessure. La gaffe s'était cassée entre ses dents, mais le fer clouait à son palais sa langue épaisse; les convulsions de l'animal jetaient l'épouvante chez les pauvres marins, réfugiés en trop grand nombre sur les débris d'une petite embarcation, à plus d'un demi-mille de leur navire.

Cette position alarmante dura heureusement peu de temps. Une goëlette mouillée près de terre, et dont les matelots américains s'étaient approchés en s'écartant de leur propre navire, détacha son embarcation à leur secours. Le canot de ces malheureux n'était plus qu'un débris qui s'affaissait, d'instans en instans, aux envahissemens de l'eau qui y entrait par son avant complètement brisé.—Le requin, dont l'instinct vorace était éveillé par la présence des hommes, n'abandonnait point la place, où par instans il se tordait dans des bonds furieux, vaincu sans doute par la douleur qu'il ressentait de sa blessure, et excité par la fureur d'avoir vu sa proie lui échapper. Bientôt les neuf hommes qui se tenaient sur l'arrière du canot furent recueillis par la large chaloupe de la goëlette, et menés en lieu de sûreté. Le requin rôda long-temps dans la rade. C'était un animal gigantesque, il n'avait pas moins de 12 pieds de long. Pendant long-temps, dans la rade de Bourbon, les Noirs et les marins se privèrent des plaisirs de la nage le long de leur navire, effrayés par la catastrophe du *requin de l'Olympe*, dont le souvenir, comme une tradition locale, s'attache au temps qui s'est écoulé depuis cet événement.

Toutes les lamentables histoires de requin, que répète le gaillard d'avant, rendent les matelots plus empressés à s'emparer du monstre, lorsqu'il se hasarde à venir rôder autour d'un navire. Dans un naufrage, dans une tempête, il peut y avoir pour le requin quelques chances de satisfaire sa voracité; mais dans les eaux d'un navire qui navigue avec un vent favorable, il n'y a pour l'animal que les appâts de lard qui recouvrent le perfide instrument de la mort à rencontrer; quel hasard peut lui livrer un homme? quelque maladroit qui se penchera trop au dehors pour le voir, c'est bien éventuel! Pourtant, le requin suit long-temps le navire qu'il rencontre; il compte peut-être sur les culottes ou sur les débris de la cuisine, sur les malades enfin; car les matelots prétendent qu'il a l'odorat si délicat qu'il les flaire à distance. Il y a, du reste, quelques remarques à faire sur l'extrême sagacité du requin, s'attachant surtout aux bâtimens négriers, et qui n'abandonne pas les rades quand la tempête lui promet d'y chavirer les embarcations.

C'est donc fête à bord quand maître requin s'aventure à rôder dans les eaux d'un navire. Le matelot qui l'a aperçu prévient subitement ses camarades : « Un requin! un requin! » Ce cri court dans toutes les parties du navire comme la nouvelle du feu qui se déclare dans un hôtel garni. Le maître d'équipage, qui un instant a disparu, remonte sur le pont avec un gros croc en fer, garni d'une chaîne de plusieurs pieds : c'est l'émérillon; alors tout est en l'air à bord : l'officier qui n'est plus de quart, et qui, jeté sur son hamac, cherche quelques instans de ce repos auquel invite si bien la langoureuse température tropicale, le pauvre officier cherche en vain à dormir; il est forcé de faire comme tout le monde et de monter se mêler à la partie; les passagers abandonnent leur éternelle partie de dames, ou, pour la finir plus vite, se laissent *souffler* des coups superbes; les matelots se précipitent sur l'arrière du navire : c'est en petit une émeute parisienne. Mais au milieu de tout ce monde de curieux, on appelle le cuisinier, qui a disparu : « Du lard ! un morceau de lard! » crie-t-on au pauvre diable, qui, à la première nouvelle de l'approche du requin, s'est affalé dans sa cambuse, et, le bras plongé dans le baril de viande salée, cherche un morceau digne d'éveiller l'appétit du monstre. Enfin il remonte; le lard s'embroche dans le terrible émérillon; une corde, dont chaque marin a reconnu la solidité, se noue à la petite chaîne, et l'appât lancé dehors retombe à la mer avec un fracas qui doit éveiller l'attention du requin. En effet, il s'approche en battant la surface de son aileron en pointe. Le requin nage vite, les matelots frissonnent d'impatience.

Groupés sur le couronnement du navire, officiers, passagers et matelots concentrent leurs regards sur l'animal qui approche et dont la transparence de l'eau colore d'un vert brillant la masse mouvante. Le lard, plusieurs fois relevé de l'eau, y retombe avec bruit; l'animal gouverne dessus, c'est le moment palpitant de l'affaire. Il en est à quelques pieds, il contourne l'appât, il plonge comme pour le visiter en dessous, il s'en approche encore, et semble le flairer.—C'est du fameux lard, va! lui crie le cuisinier; allons, croche dedans!—Le curedents y est! ajoute un matelot qui tient la corde avec le maître d'équipage, et s'apprête à donner la secousse nécessaire quand l'animal mordra. Le requin frotte sur l'appât l'extrémité de sa tête, puis, s'en écartant un peu, il se retourne lentement, et, à demi renversé, il ouvre une gueule qui fait pâlir les mousses et les passagers; le lard, l'émérillon, un pied de la chaîne, ont disparu dans la mâchoire de maître requin; les marins donnent au cordage une violente secousse qui enfonce la pointe du gros hameçon dans l'œsophage du monstre; il roidit la corde et commence à se débattre.

Maintenant la joie déborde en cris de victoire, en épigrammes vexatoires, en insultes honteuses

pour l'animal; la mer se blanchit d'écume autour de lui, il se débat avec une violence qui attache plus profondément à sa mâchoire l'instrument dont un lard bien rouge cachait la présence perfide. Le requin fait des bonds atroces, il décrit des cercles dont la raideur de la corde qui le retient limite le pourtour; tout-à-coup il plonge avec rapidité, mais le solide cordage l'arrête en le blessant davantage; il remonte et se débat encore, il semble vouloir éprouver la solidité du lien qui le retient captif à la mort. Mais pourtant les secousses qu'il imprime à la corde commencent à être moins violentes; il se tourne parfois à la surface et roule un œil agonisant qu'un reflet couleur de sang anime seulement par instans. Les matelots joyeux contemplent, penchés au dehors, l'affaiblissement des forces de l'ennemi; les plaisanteries matelotesques ne manquent pas. Quelle humiliation pour un requin de 10 pieds de long!

Mais ce n'est que le premier acte du drame: l'animal n'a point subi toutes les fantaisies outrageantes qu'on lui réserve; d'abord dix marins halent la corde et l'élèvent hors de l'eau; en se sentant entraîner, ses soubresauts recommencent de plus belle, il se débat et cherche à s'attacher à la mer dont on le sépare; sa queue frappe la surface et lance l'écume jusque sur les curieux; peine inutile! il a bientôt perdu son point d'appui; ses convulsions cessent, son corps se tend sous son propre poids. Parfois un spasme le tord, sa queue bat l'air, un frisson secoue sa mâchoire, solidement fixée à l'émerillon; mais il s'apaise, et ses dernières convulsions sont intermittentes comme ces éclairs qui, un soir d'orage, embrasent l'horizon; il finit par se tenir tranquille. Quelques-uns des matelots sont renvoyés à leurs travaux; le requin doit passer quelque temps ainsi pendu. Un de ses ennemis de naissance va lui verser un seau d'eau dans la gueule; l'animal s'agite un peu et tourne son œil menaçant sur le matelot qui pâlit, mais c'est là une fanfaronnade du requin qui restera désormais sans effet.

Enfin une heure s'est écoulée. — Il ne bouge plus; on lui a passé autour du corps un nœud coulant, qui, en se rétrécissant à mesure qu'il approche de la queue, s'est fortement serré aux parties où s'amoindrit l'animal. Ainsi balancé par les extrémités, le requin est mis à bord avec des peines et des précautions infinies. Dès qu'il est posé sur le pont, il se tord dans de nouvelles convulsions; la corde qui tient à sa queue fouette l'air aux secousses qu'il se donne encore; il frappe le pont avec une violence qui briserait tout ce qui se trouverait à sa portée; on le traîne par la tête vers le milieu du navire; il verse sur son passage une ligne de sang noir que sa queue éclabousse en y traînant; tout le monde se tient écarté: un seul coup de cette queue briserait un membre. Du côté de la tête le danger est moins grand; la mâchoire s'est accrochée à un bout de corde qui traînait dans son passage, elle le met en étoupe. Des marins hardis, des curieux, grimpent sur le plat-bord; les passagers dans la chaloupe qui domine le pont.

Mais le charpentier du bord a frotté la pierre sur sa hache, il s'avance vers le groupe qui peu à peu s'est approché et encadre l'animal; l'important personnage jette quelques méprisantes plaisanteries au requin, dont les convulsions se sont affaiblies dans ses derniers efforts; la hache se lève... la queue est séparée du tronc.

Plus de danger pour les jambes des curieux; les passagers descendent de la chaloupe et se risquent sur le théâtre ensanglanté du supplice. Les farceurs s'approchent de la tête et introduisent de loin des petits bouts de bois dans la gueule, d'autres tourmentent les yeux éteints du monstre, un spasme de la mâchoire les met en fuite. Un vieux matelot qui s'y connaît enfourche l'animal, et lui plongeant dans le ventre le long couteau du cuisinier, fend le pauvre requin depuis le menton jusqu'en bas. Les chairs palpitent, l'animal imprime ses dents sur un anspect qu'on a fourré entre ses mâchoires; le cuisinier vient redemander son lard, pour renforcer la ration du souper qui bout dans la marmite de l'équipage.

Le moment du plaisir bruyant que répand parmi l'équipage la capture d'un requin est passé, mais c'est maintenant l'heure des petites jouissances. Chaque partie de l'anatomie intérieure du monstre est détachée et montrée aux matelots par le sacrificateur. Les officiers ont beau chasser les paresseux, ceux-ci font le tour du navire et reviennent. La vie du marin est si monotone qu'il se cramponne à chaque distraction que lui présente le hasard.

Quand on est parvenu à prendre un requin, la plus grande impatience du matelot est de savoir ce que l'animal a mangé. La vérification en est faite par l'autopsie qu'on ne manque jamais de faire. Celui des marins qui, les bras nus, les jambes écartées, s'est chargé de fouiller les entrailles du monstre, en retire un à un d'abord le cœur, le foie, les entrailles, puis enfin tous les objets qui depuis vingt-quatre heures ont été sa pâture. Ce sont ordinairement des débris d'*encornet* ou de dorades, des morceaux de vieille toile, des bouts de cordages jetés dehors par les bâtimens au passage, assez souvent rien du tout. Nous avons vu, pendant une traversée pour l'Inde, un requin, pêché par nous, qui rapporta ainsi complaisamment à notre vieux docteur sa casquette de loutre, qu'une corde, en balançant, avait lancée de sa tête à la mer. Elle n'avait fait qu'une bouchée et n'était pas endommagée; l'animal ne s'en était pas servi, le docteur la porte encore.

JULES-LECOMTE.



VOYAGES.

Campagne du Luxor.

Pendant près de six mois *le Luxor* a été amarré au quai de la Concorde, attendant qu'on le délivrât de son lourd fardeau; et pendant tout ce temps une foule de curieux n'a cessé d'assiéger le bord, et de mettre à l'épreuve l'infatigable complaisance de MM. les officiers. Presque tous les visiteurs ont éprouvé un vif désappointement; leur curiosité a été trompée : ils n'ont vu qu'une faible partie de chaque extrémité du monolithe, et cette vue n'a de prix que pour les savans qui y rattachent l'histoire de ce curieux monument de Thèbes et de l'Egypte entière; le reste de l'obélisque était couvert d'un revêtement en bois, dont il ne sera dépouillé qu'après son érection sur le piédestal qu'on lui destine.

Pour nous, l'obélisque n'est pas ce qui a jeté le plus d'intérêt sur notre visite; le récit attachant des principaux détails de l'expédition, les observations, les impressions, les souvenirs de plusieurs de ceux qui y ont pris une si honorable part, nous ont fait oublier le but lui-même.

Avec quel intérêt n'avons-nous pas suivi ces hommes dévoués, qui ont apporté dans l'accomplissement de leur mission, non-seulement les connaissances spéciales de leur profession, mais encore un enthousiasme d'artiste !

Le Luxor partit sans remorqueur de Toulon, le 15 avril 1831, pour Alexandrie, ayant à son bord M. de Verninac, lieutenant de vaisseau, commandant, nommé depuis capitaine de corvette; M. de Joannis, lieutenant de vaisseau, second; MM. Levavasseur, Jaurès, Blanc, lieutenans de frégate; M. Baude, du même grade, débarqué depuis à Toulon; M. Lebas, sous-ingénieur de première classe; M. Sylvestre, commis d'administration; M. Angelin, chirurgien-major; M. Pons, chirurgien en second; cent vingt hommes d'équipage, et dix-sept ouvriers du port de Toulon.

L'absence totale des qualités nautiques faisait regarder comme un problème, par les gens de l'art, le succès d'une pareille navigation. En effet, trente heures de vents contraires sur les côtes de Sicile vinrent démontrer aux moins habiles que la construction toute particulière de ce bâtiment, nécessitée par l'objet même de son voyage, construction de peu de solidité et semblable pour la forme à celle des chalans de la Seine, ne lui permettait pas de tenir la mer par le moindre mauvais temps. Mais un heureux hasard favorisa le début de cette belle expédition, et *le Luxor*, poussé par une série de vents d'ouest, arriva le 3 mai dans le port d'Alexandrie.

Après un mois et demi de séjour dans cette ville, *le Luxor*, remorqué par le brig de guerre *le d'Assas*, vint mouiller en dehors de la barre de Rosette, qu'il franchit le lendemain matin, non sans avoir talonné plusieurs fois et couru le danger de périr. Quelques heures plus tard il jetait l'ancre en face de la grande place de Rosette. Il fallut attendre vingt jours que la crue du Nil permît au navire, réduit à un tirant d'eau de 6 pieds, de continuer sa route.

Jusqu'au Caire le voyage s'effectua heureusement, sauf un seul échouage. Le même bonheur accompagna l'expédition du Caire à Siout; mais alors la navigation fut rendue beaucoup plus difficile par les coudes multipliés que forme le cours du Nil et les nombreux bancs de sable qui l'obstruent. Aussi le navire échoua-t-il plusieurs fois. Pour vaincre tant d'obstacles, il fallut souvent se touer au moyen d'amarres élongées, soit sur des ancres à jet, soit sur des pieux fichés en terre au bord du fleuve. *Le Luxor* étant alors dénué de cabestan, tous les halages se sont effectués à la main.

Deux fois il fallut même recourir à des corvées d'Arabes pour faire avancer bien lentement le navire, que contrariaient à la fois le vent et un courant rapide. De si durs travaux étaient rendus plus pénibles encore par une température embrasée, rendue plus fatigante encore par la nature du sol. Pendant trente-huit jours de fatigues inouïes que demanda ce trajet, l'équipage ne cessa de faire preuve de l'énergie la plus persévérante. Enfin, le 14 août 1831, *le Luxor* vint occuper l'emplacement que M. l'ingénieur Lebas, accompagné de M. Jaurès, était allé lui choisir à 272 mètres de l'obélisque occidental de Thèbes.

Un ample dédommagement attendait nos navigateurs à l'aspect des merveilles qui s'étalèrent tout-à-coup à leurs yeux. Pour bien comprendre les émotions qui dûrent les assaillir, il faut les avoir entendus, ayant sous les yeux les précieux dessins de M. de Joannis, décrire d'une manière si pittoresque, et ces palais grands comme des villes, et ces tombeaux qui semblent des palais souterrains, et toutes ces ruines qui commandent l'admiration autant par leurs proportions colossales que par la richesse et la profusion de leurs ornemens, de ces ruines auprès desquelles nos plus vastes monumens ne sont que des ouvrages de pygmées.

Mais après ces premiers élans d'enthousiasme, il fallut redescendre à la vie positive !

Le village de Luxor, situé sur les bords du Nil, occupe une partie de l'ancienne Thèbes; là végètent dans la plus affreuse misère huit cents habitans, dont plus de la moitié n'ont d'autre abri que les ruines elles-mêmes.

C'est au milieu de cette population malheureuse, dont ils n'entendaient pas la langue, loin de toute civilisation, à cent quatre-vingts lieues d'Alexandrie, que les marins du *Luxor* dûrent s'établir pour plus d'un an. Leur premier soin fut

de disposer à la hâte une grande salle du palais qu'habita jadis Sésostris; au moyen de quelques bâtisses en briques du pays, ils parvinrent à s'en faire une très-incommode demeure.

A peine ces premiers travaux d'installation étaient-ils terminés, que le Nil, rentrant dans son lit, laissa le navire à sec, à 22 pieds au-dessus du niveau de ses eaux, et à 160 pas du rivage. *Le Luxor* fut désarmé et enveloppé d'une double tente de nattes, qui devait le protéger contre un soleil ardent. En même temps, les travaux pour l'abattage de l'obélisque, commencés par M. Lebas, se continuèrent avec une nouvelle activité. Nous ne chercherons pas à rendre compte du système ingénieux qui fut employé pour cette opération, à laquelle ont coopéré, avec un égal dévoûment, une égale intelligence, et les ouvriers et les marins de l'équipage. Malgré le choléra, qui, pendant plus d'un mois, décima la population de Thèbes, malgré la dyssenterie, qui enleva plusieurs hommes de l'équipage, les travaux ne furent pas un moment interrompus; jamais il ne se manifesta parmi les marins, que leur devoir seul soutenait, le moindre signe de découragement. Les officiers se plaisent à témoigner beaucoup de reconnaissance pour les autorités turques, qui les ont aidés autant qu'il a été en leur pouvoir. Elles en avaient, à la vérité, reçu l'ordre du pacha d'Egypte, qui a pris le plus grand intérêt au succès de l'expédition.

L'obélisque fut abattu le 31 octobre 1831, sans le moindre accident, et renfermé dans *le Luxor* le 19 décembre suivant. Quelques mois suffirent ensuite pour terminer la reconstruction du bâtiment, dont l'avant avait été scié afin d'opérer l'introduction du monolithe.

Ce fut alors, surtout, que la position de nos compatriotes devint insoutenable; la philosophie insouciante des marins n'était plus que d'un faible secours contre les ennuis d'une existence aussi monotone.

Sans nouvelles de leur pays, n'ayant que de rares communications avec Alexandrie, manquant des choses les plus nécessaires, ils passèrent six mois entiers à attendre! Plus d'intérêt pour eux dans les ruines qu'ils avaient tant de fois visitées, examinées, dessinées; autour d'eux, nulle distraction; toujours l'aspect affligeant des haillons de la misère ou des excès d'un stupide despotisme, existence mille fois plus triste que celle de la mer, qui offre au moins des incidens, des dangers!

Dans les derniers jours de juin 1832, les cris de joie des femmes arabes qui se répandaient sur les bords du Nil, annoncèrent la crue de ce fleuve. Avec quel transport de joie fut accueillie cette heureuse nouvelle! Cependant les progrès des eaux semblaient bien lents à ceux qui attendaient leur délivrance. Ce ne fut que deux mois après que le navire flotta libre de toute entrave.

Le 25 août 1832, à trois heures de l'après-midi, l'ordre du départ fut donné par M. le commandant Verninac.

Si le voyage de Rosette à Luxor avait été long et pénible, le retour offrit de plus grandes difficultés. Le courant, en hâtant la marche du navire, qui tirait alors un pied d'eau de plus, rendait les bancs de sable bien difficiles à éviter, et augmentait le danger des échouages. Cependant *le Luxor* fut conduit avec le même bonheur qui l'avait accompagné jusque là; et, le 1er octobre, il arrivait à la barre de Rosette.

Cette barre est située à trois lieues au-dessous de Rosette, dans le pays le plus horriblement triste, loin de toute habitation. Comme si ce voyage eût été spécialement destiné à soumettre aux plus rudes épreuves cette patience qui est une des qualités les plus essentielles d'un marin, ce fut dans ce lieu désert, et dans une fatigante immobilité, que l'équipage attendit encore pendant trois grands mois.

Enfin, un coup de vent vint bouleverser les sables qui encombrent l'embouchure du Nil, et frayer un passage.

Le 1er janvier 1833, la barre fut heureusement franchie, et, le 2, *le Luxor* rentrait triomphant à Alexandrie.

Ici, nous pouvons cesser de nous apitoyer sur le sort de nos marins. Le séjour d'Alexandrie leur fit bien vite oublier les fatigues, les dangers et les longs ennuis du voyage.

Reçus plusieurs fois de la manière la plus gracieuse par Mehemed-Ali, accueillis avec empressement par tout le haut commerce, les officiers du *Luxor* passèrent trois mois, qui ne furent pour eux qu'une longue fête, dans toutes les délices de la vie orientale.

Le Luxor quitta Alexandrie le 1er avril, remorqué par le bateau à vapeur *le Sphinx*, et entra à Toulon le 12 mai, après une navigation très-contrariée. Il fut obligé de relâcher à Rhodes, Marmaris, Milo, Navarin, Zante et Corfou. Parti de Toulon le 22 juin, *le Luxor* est arrivé à Rouen le 14 septembre, et enfin à Paris le 23 décembre. C'est seulement alors que son voyage a été terminé, et que l'obélisque a été à l'abri de tout accident.

L'expédition a duré deux ans et demi. L'équipage a perdu douze hommes morts de maladie, et un homme qui, parti pour la chasse, n'a jamais reparu.

L'obélisque de Luxor n'est pas le seul objet curieux qui ait été rapporté d'Egypte. Sans parler de leurs belles collections d'oiseaux, de coquillages et d'insectes, une partie de MM. les officiers ont fait extraire, à leurs frais, de la nécropolis de Thèbes, un sarcophage d'une valeur inappréciable, et par sa belle conservation et par la richesse de ses sculptures. De l'aveu de tous les savans d'Alexandrie, ce sarcophage est, de beaucoup,

le plus beau et le plus curieux de tous ceux que l'on connaît : c'est celui de la reine Onc-Nas, femme d'Amasis. Sa découverte a éclairci un point d'histoire obscur jusqu'à ce jour.

M. L. de Joannis, second capitaine du *Luxor* pendant toute la durée de son importante expédition, vient de publier un volume et une collection de vues d'un grand intérêt sur cette belle campagne. M. de Joannis fait monter les lecteurs avec lui sur le bâtiment que le gouvernement expédia de Toulon en avril 1831, pour leur montrer tour-à-tour les incidens d'une navigation exceptionnelle, voyage d'art et de poésie, où le courage, l'habileté et la patience des chefs ont doté le pays d'un monument qui éternisera en France le souvenir de nos conquêtes passées.

Tous les épisodes de ce curieux pélerinage sur la terre classique des ruines et des tombeaux du passé se déroulent dans les pages chaudes et colorées de l'auteur. De graves études historiques, de délicates observations de mœurs forment la partie sévère de l'ouvrage, que viennent aviver les curieuses descriptions des travaux sans nombre auxquels se sont livrés les voyageurs; les récits amusans d'une multitude d'événemens inséparables d'une expédition aussi longue, aussi neuve, aussi périlleuse dans ses moyens. L'ouvrage de M. de Joannis, écrit avec élégance, possède à la fois un mérite littéraire et une valeur historique qui feront son succès : c'est le corollaire du voyage du *Luxor*.

Un atlas, formé de planches reproduisant les détails des travaux exécutés pour l'enlèvement de l'obélisque, complète le travail de M. de Joannis. Il a joint à ces premières planches divers sites et costumes d'Egypte se rattachant aux lieux qu'a habités l'expédition. Ces planches, dont les dessins ont été faits par l'auteur sur le sol, dont ils rappellent la physionomie, ont été gravées par M. de Joannis lui-même, et c'est un mérite de plus pour l'ensemble de l'ouvrage, puisqu'il remplit une condition d'exactitude plus certaine. Il serait heureux, pour l'histoire de la marine et de l'art, que chaque campagne portât ainsi son historiographe parmi les officiers de l'état-major, et que tous s'acquittassent de leur mission artistique comme l'a fait M. de Joannis. Il y a déjà de beaux antécédens qui promettent pour l'avenir la complète réalisation de ce vœu. MM. de Laplace, Lesson, Garnot, de Sainson, Dumont-d'Urville ont confié à notre jeune marine la tâche glorieuse de continuer l'œuvre nationale à laquelle ils ont fourni leur honorable exemple (1).

J.-L.

(1) Nous apprenons l'apparition du *Voyage du Luxor en Orient*, par M. de Verninac Saint-Maur, commandant de l'expédition. Nous nous occuperons de cet important ouvrage lorsque l'érection du monolithe nous fournira une nouvelle occasion d'en parler.

GÉOGRAPHIE.

Lorient.

Le port de Lorient, considéré comme arsenal maritime, n'est point un héritage des siècles passés; il est au contraire une création de l'industrie des temps modernes, et sa fondation est très-rapprochée de nous.

L'obscurité des vieilles chroniques bretonnes ne laisse rien percer qui se rattache à ce bassin naturel, si ce n'est son appréciation par les anciens marins de l'Armorique, pour les abris qu'ils trouvaient dans son enceinte tranquille. Ainsi le port de Lorient s'offre aux descriptions privé de ce relief traditionnel qui s'unit si solennellement aux matérialités imposantes d'un établissement important; mais un intérêt plus précieux le recommande à l'observation, et c'est celui qu'il emprunte de sa jeunesse, de ses progrès et de ses espérances. Peu importe, au reste, pour le mérite des choses, l'autorité d'un passé historique, quand de précieuses actualités déclinent les probabilités de leur brillant avenir, et c'est à ce titre que Lorient va poser devant nous. Puisse cette réalité promise par sa nouvelle attitude guerrière, empreinte encore des souvenirs de son épisode commercial, remplacer désormais cette espérance de prospérité française écrite sur la première pierre de cette Tyr bretonne, sur laquelle l'industrie d'une compagnie puissante, protégée par un roi puissant, avait scellé l'un des bouts de la chaîne d'or qui devait aussi lier le rivage indien au rivage gaulois !

Le port de Lorient, c'est-à-dire la ville et l'arsenal maritime de ce nom, sous-entend aussi aujourd'hui la baie au fond de laquelle cet établissement est assis. Cette baie se nommait autrefois le port du *Blavet*, du nom d'une petite ville fortifiée qui en défend l'entrée (aujourd'hui Port-Louis). Cette petite ville, déjà très-ancienne, est bâtie sur les ruines de l'antique *Blabia* ou *Blabian* des vieux Armoricains, nom qui semble signifier en langue celtique *petit poisson*, faisant allusion, sans doute, aux sardines si abondantes sur cette côte; ce qui doit faire présumer que la ville de Blabia était un établissement de pêcheurs. Il existait une autre ville du même nom sur le bord de la baie d'Etel, plus à l'est, et qui pour cela était appelée *Blabia-réter*, c'est-à-dire Blabia orientale, tandis que celle dont nous traitons, située plus à l'ouest, s'appelait *Blabia-wert*, ou Blabia occidentale, d'où l'on a fait plus tard *Bla-wert*, et enfin par corruption *Blavet*. Il ne reste aucun vestige de ces deux villes. On appela aussi du nom de Blavet, le port dont cette ville commandait l'entrée, ainsi que l'une des

rivières qui se déchargent dans son bassin.

L'histoire des Gaules, lors de leur envahissement par Jules-César, nous apprend que le port de Blabia-wert fut l'un de ceux que les *Vénètes* défendirent contre les vaisseaux de D. Brutus, lors du grand armement de César pour réduire les indomptables populations de la *Vénétie* (aujourd'hui le Morbihan); tandis que tous les autres ports de la côte, depuis *Conque-Carnauc* (Concarneau) jusqu'à la Loire, ainsi que ceux de *Gwic-Daël* (Belle-Isle), offrirent des abris aux vaisseaux romains, préludant à la terrible bataille navale que les Vénètes perdirent dans les eaux de *Gwic-bron* (Quiberon).

En 1096, Alain Fergent, huitième duc de Bretagne, s'embarqua au port de Bla-wert, avec ses barons et chevaliers, pour se joindre à Robert, duc de Normandie, d'où il se rendit ensuite en Terre-Sainte lors de la première croisade. Ce fut aussi au port de Blavet que l'amiral de Penhoët se disposa pour aller livrer à la flotte anglaise, supérieure en nombre à celle des Bretons, le combat acharné dans lequel il prit quarante vaisseaux aux ennemis, et leur tua deux mille hommes, sous Jean V, duc de Bretagne.

Plus tard, le port du Blavet servit aux débarquemens des Anglais, dans leur participation aux querelles des prince bretons, et surtout lors de la défense de la ville de *Hend-ehr-bond* (aujourd'hui Hennebon), par Jeanne de Flandre, duchesse de Montfort, contre Charles de Blois, prétendant au duché de Bretagne, par son alliance à la maison de Penthièvre.

Sous la duchesse Anne, qui, la première, songea à donner une marine régulière à la Bretagne, le port du Blavet ne fut pas compris dans le nombre des ports qu'elle érigea en arsenaux; et il demeura long-temps oublié, excepté des pilotes et des navigateurs qui venaient y chercher des abris contre les accidens de mer.

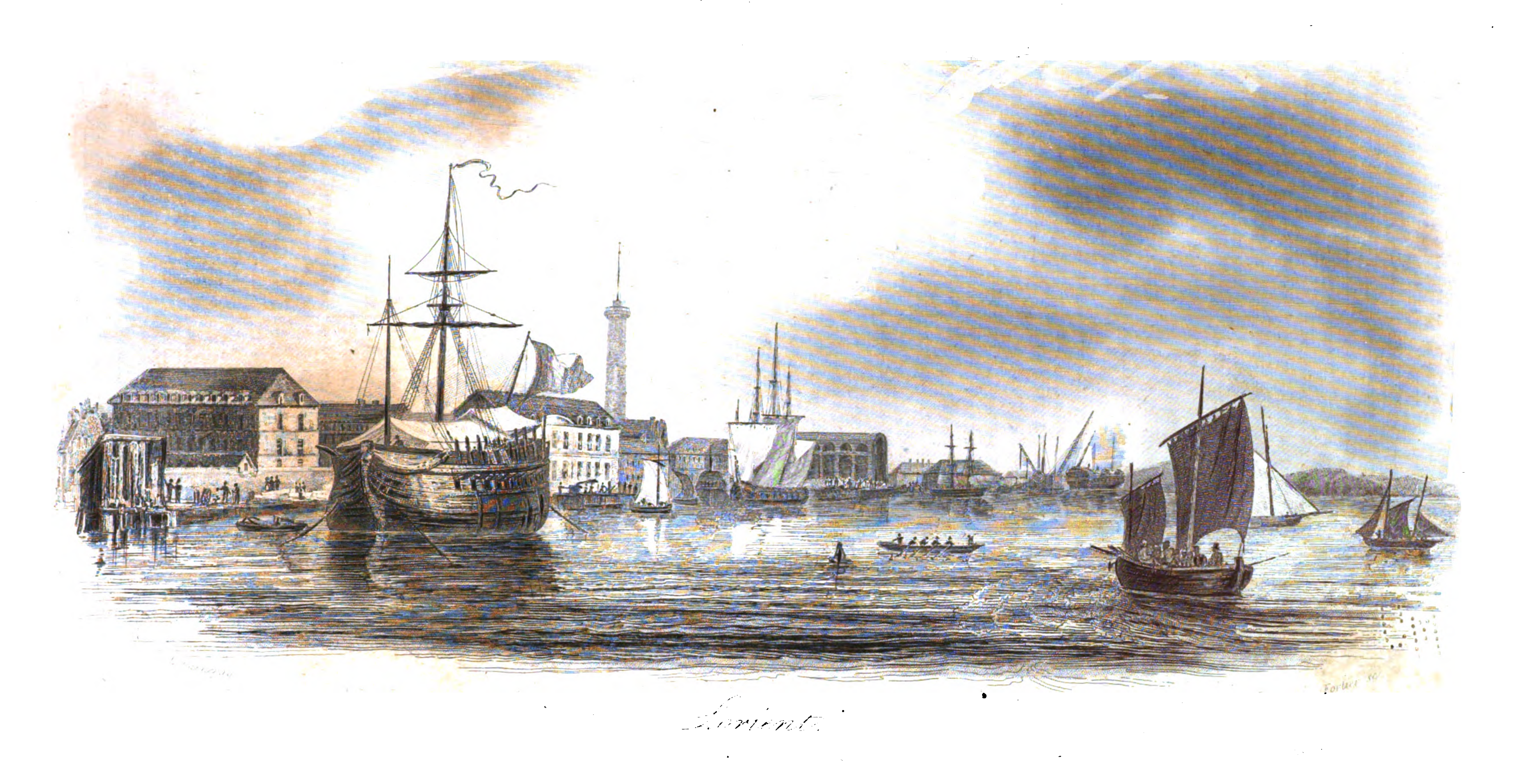
Jusqu'au règne de Henri IV, la puissance maritime de la France resta assez limitée pour n'avoir pas besoin d'augmenter le nombre de ses arsenaux sur la côte de Bretagne. Il lui suffisait, à cette époque, des ports que les ducs de Bretagne avaient entretenus sous leurs règnes, et tels à peu près qu'ils les avaient reçus de leurs prédécesseurs. Saint-Malo, Brest, Redon et Nantes sont les seuls noms qui figurent dans les chroniques maritimes du temps. Ils y paraissent avec une égale importance. Alors, l'espèce des vaisseaux et la manière de les naviguer admettaient entre ces ports une certaine parité qui a disparu depuis devant le progrès, bien que la nature en avait de tout temps marqué les différences. De tous ces ports, Brest fut le seul sur la côte de Bretagne, qui, plus tard, fut digne du nom de port de premier rang, parce qu'il fut le seul capable de recevoir les vaisseaux que l'art et les besoins faisaient grandir.

Cependant, depuis la découverte de l'Amérique et du passage aux grandes Indes par le cap de Bonne-Espérance, les marins français n'étaient pas restés en arrière. Le commerce maritime et la marine protectrice de celle du commerce avaient pris un grand développement; le nombre des accidens de mer augmentait, et dans les circonstances menaçantes, le port du Blavet devenait de jour en jour un point de relâche appréciable. Les vaisseaux du roi y trouvaient un excellent abri contre les terribles tempêtes du golfe de Gascogne, et les vaisseaux du commerce une bonne protection contre les croiseurs anglais et hollandais de la Manche. La petite ville du Blavet en acquit quelque importance.

Les premières compagnies de commerce des Indes et d'Occident, formées par autorisation du roi, en 1604, ayant vu trop souvent leurs vaisseaux se réfugier au Blavet, firent construire dans la ville de ce nom des hangars pour y déposer les cargaisons de leurs vaisseaux en relâche. Toutes ces circonstances firent que Louis XIII ordonna de fortifier la côte aux environs du Blavet. Il ordonna même d'entourer d'un système de fortification respectable la ville de ce nom, souvent dépositaire de tant de richesses. Il fit construire une forte citadelle sur la pointe marine du plateau de rochers sur lequel est bâtie la ville. Louis XIII fit appeler de son nom la nouvelle ville fortifiée et sa citadelle (*Port-Louis*). L'entrée difficile et rétrécie de la baie du Blavet (qui prit nom Saint-Louis) était fermée le soir par une forte chaîne de fer qui barrait le goulet dans sa largeur, depuis le pied de la citadelle du Port-Louis, jusqu'au fort de Kernevel, en face.

Tant d'améliorations et la sécurité qui en résultait attirèrent de plus en plus au Port-Louis les vaisseaux contrariés dans leur navigation aux ports de leur retour, de telle sorte que les négocians de Saint-Malo, du Havre et de Nantes, pour faire cesser les risques de mer de leurs richesses arrivées au Port-Louis (alors le système d'assurance contre ces risques n'était pas connu), se virent dans la nécessité d'augmenter le nombre de leurs hangars d'entrepôt. Ils choisirent, pour les construire, le terrain d'une grande lande à l'embouchure et sur la rive droite de la rivière du Scorff, à une lieue du Port-Louis, dans le fond de la baie.

La compagnie des Indes, reformée par lettres patentes de Louis XIV, le 26 mai 1664, pour les mêmes causes qui firent au commerce du Havre et de Nantes construire les hangars dont nous avons parlé, en fit élever aussi, et en grand nombre, sur la même lande; tous ces hangars imparfaits et provisoires, groupés sans ordre parmi les genêts et les bruyères, furent l'embryon de Lorient, de l'établissement superbe



Lorient.

qui devait naître plus tard de la prospérité de cette compagnie. Déjà, en 1689, elle avait fait construire, avec certain ordre et régularité, parmi ses hangars, un village pour les habitans qu'elle employait à son service.

La prospérité toujours croissante de cette compagnie, puissante par ses monopoles et par la protection du roi, prit un développement si colossal, que ses vaisseaux millionnaires, devenus plus grands pour contenir les immenses cargaisons qu'ils rapportaient de l'Inde et de la Chine, ne pouvaient plus entrer dans les ports secondaires où ils faisaient jadis leurs retours. Alors la compagnie songea à s'approprier exclusivement le port du Port-Louis si bien à sa convenance; en 1717, elle obtint du roi, par lettres patentes datées de Fontainebleau, de faire l'achat des terrains sur lesquels elle avait ses hangars et son village. Elle obtint de plus, non-seulement le privilége exclusif de la baie de Saint-Louis, mais encore celui du retour obligé dans ce port, des autres navires de commerce arrivant de l'Inde, dont les cargaisons payaient à la compagnie un droit de port, et étaient vendues ensuite par ses agens. Tant de prospérité et de puissance firent à la compagnie élever sur cette même lande inculte l'établissement qu'on y voit aujourd'hui sous le nom de Lorient.

Le nom de Lorient, que reçut le nouvel établissement, n'est pas tout-à-fait un nom créé par la compagnie et donné par elle, comme on le croit encore, en allusion aux climats avec lesquels elle liait ses rapports de commerce; c'est plutôt l'ancien nom de cette lande conservé dans sa consonnance, bien que dans son orthographe il n'exprime pas la même idée que le nouveau, et peut-être la prononciation celtique du vieux nom a-t-elle fait naître l'idée du nom actuel.

Lorsqu'il fut question de baptiser la nouvelle ville, la compagnie trouva en 1721, dans un manuscrit sur vélin, déposé aux Capucins de Morlaix, que les sires de Rohan-Guéméné possédaient en fief cette lande faisant partie de leur domaine, sous le nom breton de *Loc-Roc-Yan*, c'est-à-dire *Lieu du Rocher de Jean;* et voici comment le manuscrit explique à son tour le motif et la création de ce nom : « Le sire de Mériadec baillat et octroyat en apannage à *Jehan* ou *Yan*, son juvenior, un *lieu* où il assit un châtel sur un rocher, jouxte près la rivière *ar Scorff*, lequel châtel eut nom Roch-Yan, dont plus tard le nom Rohan fut print et donné à la branche cadette issue de la haute maison des sires de Mériadec *Gwicmenetz* (Guéméné). » Or ce rocher n'est autre chose que cette grosse butte qui s'élève au milieu de l'arsenal, si brillante aujourd'hui de plantations, et sur laquelle la compagnie fit ériger, en 1750, la jolie tour de découverte qui subsiste toujours. On y voit encore quelques restes d'une tour du château de *Roch-Yan*.

La compagnie trouva donc, en conservant la consonnance du vieux nom de son terrain, et au moyen d'un petit escamotage orthographique bien excusable, un nom pour son port naissant, en harmonie avec la nature de ses travaux. Le duc de Duras, président du conseil des syndics de la compagnie, et l'un des directeurs, en fut le parrain, et le nomma *Lorient*.

Ce fut avec un enthousiasme de bonne foi, et justifié par le bonheur et le succès de ses travaux, que la compagnie se livra à l'érection de sa Marseille bretonne. Elle y prodigua l'or, elle répandit les encouragemens et les récompenses dignes de sa grandeur; aussi l'utilité, le goût, la durée, le fini, s'unissaient dans tout ce qui surgissait de l'activité qui exécutait avec fidélité ce qu'elle ordonnait avec amour, oui avec amour, et que l'on reconnaît encore aujourd'hui dans la perfection de ces édifices empreints de son cachet.

Des ingénieurs les plus distingués du temps vinrent de Paris pour faire le tracé du port et de la ville. La compagnie appela à Lorient les officiers de marine, les pilotes, les maîtres de manœuvres les plus famés de la France, pour coopérer aux travaux du port : on sonda, creusa, balisa la rade et les passes. Le port était naturellement nettoyé par le courant des eaux du Scorff et du Blavet.

Les rivages granitiques de ces deux rivières fournirent leurs énormes blocs de granit bleu aux constructions qui s'élevèrent de toutes parts. Les plate-formes des quais, des chantiers, des machines à mâter; les immenses magasins d'entrepôt; les hôtels des douanes, des gouverneurs pour le roi; les bureaux des fermiers généraux et des agens de la compagnie; les écoles gratuites, les ateliers de tous genres; une élégante tour de découverte; la chapelle, les aquéducs, les casernes, un hôpital, un moulin à poudre; les avenues, les places, les dalles et jusqu'aux pavés, tout était fait avec ce beau granit du Scorff.

Des chantiers de construction supplémentaires furent faits en dehors des murs de l'arsenal, partout où la profondeur des eaux de la rivière le permit. En 1745, la compagnie y avait trente-cinq vaisseaux ou frégates, et plusieurs vaisseaux de neuf cents à quinze cents tonneaux, parmi lesquels plusieurs frégates de combat. Elle y avait ses cours des comptes, ses bureaux et ses matricules séparés de la marine royale; un corps d'officiers dans l'instruction duquel les sciences essentielles et accessoires étaient rigoureusement exigées, ce qui en faisait un corps aussi distingué que celui du grand corps de la marine, dont il était souvent la pépinière, et surtout l'auxiliaire indispensable.

La compagnie avait ses lois réglementaires, ses uniformes, son pavillon, son sceau avec ses

armes : c'était un globe d'azur chargé d'une fleur de lis d'or, avec cette devise : *Florebo quocumque ferar*.

La petite île de Saint-Michel, située justement au milieu de la baie, entre Lorient et le Port-Louis, la divisait en deux rades ; l'une, la rade du Port-Louis, recevait les vaisseaux en quarantaine, ou en *partance* pour leur destination indienne; l'autre, la rade de Penmanec, plus près de Lorient, contenait les vaisseaux arrivans, ou sortis récemment du port. Toutes les pointes ou promontoires autour de la baie, ainsi que l'île dont nous avons parlé, furent couronnées de batteries protectrices, d'établissemens de secours, de maisons de plaisance, qui mêlaient leur motif d'utilité au charme pittoresque d'un paysage plein de vie.

On conçoit qu'avec tant d'élémens et de preuves de prospérité maritime, le port de Lorient dut ensuite présenter un tableau éclatant d'activité ; en effet, les vaisseaux se croisaient dans le port : les uns des bords du Gange revenaient au bercail, d'autres quittaient la cale maternelle pour ne s'arrêter qu'au Malabar ; sur les quais encombrés d'arrivans et de partans, les produits de l'Inde et de la Chine, roulés vers leurs entrepôts, se heurtaient contre les produits de l'industrie française cherchant leurs vaisseaux. Des navires en radoub montraient au loin les flancs de leur masse renversée ; d'autres en construction élevaient leur membrure gigantesque sur le plan incliné des chantiers; des milliers de pavillons flottaient parmi des milliers de mâts ; les signaux de la *tour* conversaient avec les signaux de la mer; des embarcations de service sillonnaient en tous sens l'intérieur du port. Si on ajoute à ce luxe de mouvement et de vue, le concert bruyant d'un arsenal en pleine vie, le son des cloches, le retentissement des enclumes, le grincement des machines, le roulement des charrois, les sifflets des maîtres, les houras des matelots, et souvent le murmure du vent dans une forêt de mâts : l'imagination retrouvera dans cette scène palpitante d'action l'impression qui fait croire aux descriptions poétiques de l'ancienne Tyr et de Mytilène.

Mais c'était à l'arrivée des flottes de l'Inde que Lorient déployait toute la magie de sa splendeur : alors les riches et puissans actionnaires de la compagnie, tous intéressés des cargaisons arrivantes, accouraient à Lorient de l'intérieur du royaume, amenant avec eux leurs familles, étrangères aux scènes maritimes d'un port. Elles s'empressaient de venir jouir d'un spectacle plein de grandeur, sans se départir de cette inclination au plaisir qu'elles apportaient de la capitale de la France. De là la nécessité de ces logemens beaux et commodes, de ces hôtels splendides, pour recevoir et donner des fêtes, d'une salle de spectacle, des promenades, des maisons de campagne embellies de tous les agrémens pour des parties champêtres. Ainsi la fortune et le plaisir ont donné naissance à Lorient.

Les étrangers s'y rendaient aussi par spéculation : une compagnie hollandaise acheta les terrains en face du port marchand, et y fit commencer les fondations d'une ville.

Sous cette phase éblouissante de grandeur et d'utilité nationale, Lorient excita la jalousie de nos rivaux d'outre-Manche. Les Anglais projetèrent de le détruire, et, le 26 avril 1746, ils débarquèrent un corps de six mille hommes, sous les ordres du général Saint-Clair, dans la baie du Pouldu, à trois lieues de Lorient ; et, par une marche de revers, ils arrivèrent sous les murs de la ville qu'ils canonnèrent durant trois jours. Les lenteurs des assiégeans, et leur panique causée par un quiproquo, sauva Lorient d'une perte inévitable.

Tant de prospérités et de puissance étaient malheureusement périssables ! En 1769 il n'en restait que des vestiges sans force. Les pertes, les malheurs, les infidélités, et même les trahisons dans l'Inde et en France, amenèrent la chute et la liquidation de cette compagnie naguère si florissante. A cette époque encore, Lorient, estimé par M. Guillois, ingénieur en chef du port de Lorient, fut évalué dans son matériel et ses édifices, 12,755,117 livres tournois; tels quels, c'est-à-dire eu égard à la déperdition naturelle des objets estimés. Que l'on juge par la valeur des débris, celle de tout l'édifice au temps de sa plus grande splendeur !

Depuis lors le port de Lorient est devenu du ressort de la marine du gouvernement, et annexé à la hiérarchie des ports de premier rang, sous le nom de quatrième arrondissement maritime. Ses armemens ne furent plus que des armemens militaires faits par l'Etat, encore très-limités dans leur nombre. Quelques négocians de très-moyenne fortune, rejetons pygmées et sans ressemblance avec les négocians géans de Lorient primitif, y firent, durant la guerre de la révolution, quelques armemens de corsaires, et quelques expéditions morcelées pour l'Ile-de-France, les Antilles, et la pêche de la baleine.

Jusqu'à la révolution de 1789, le port de Lorient est resté tel que la compagnie des Indes l'avait laissé après sa chute. Depuis lors, une moindre activité pour l'entretien de ses édifices, une négligence presque totale pour le curage du port avaient changé la physionomie de cet établissement. Il est vrai que la tourmente révolutionnaire, et plus tard l'activité des guerres de la république et de l'empire, et, plus que tout cela, l'application des fonds de l'Etat à des matières étrangères à l'entretien des ports, avaient détourné les soins à donner à nos arsenaux maritimes. Par là Lorient vit son port changer de face : les vases déposées par les marées se sont tellement

élevées dans quelques endroits, que les plus légères embarcations ne passent plus, là où des barques de 8 et 9 pieds de calaison louvoyaient sans toucher; cependant on ne peut pas dire que les rades et les canaux principaux du port et de la baie aient moins d'eau qu'autrefois.

Durant les dernières années de l'empire, et depuis la restauration, les préfets maritimes de Lorient se sont chaleureusement occupés à rendre à ce port précieux, non pas la splendeur grandiose et l'énergie d'action qui lui étaient imprimées par son premier patronage, mais une attitude plus militaire et plus appropriée à sa destination actuelle. Ils ont fait exécuter à peu près les projets d'agrandissement conçus jadis par la compagnie, et qu'elle n'eut pas le temps de poursuivre. Ainsi, aux belles constructions que la compagnie avait élevées, et qui stylent si parfaitement avec la nature de leur nouvel emploi, on a ajouté des travaux immenses. Les quais, les digues et les plate-formes ont été avancés, prolongés et perfectionnés. Les ateliers de tous genres qui étaient groupés sans régularité au cœur de l'arsenal, ont été abattus et refaits sur un développement plus large, et mieux accommodés à leur spécialité. Pour cela, les limites du chantier de construction ont été reculées et le port prolongé. Des terrains, naguère vaseux, malsains et inutilisés, sont devenus un sol solide qui a reçu des ateliers, des fonderies, des forges et des cales de construction supplémentaires. Les belles cales pour les vaisseaux, devant la chapelle du port, ont été couvertes et sont des monumens modèles dans ce genre. Un bassin ou forme, pour le radoub des vaisseaux, s'achève, et cette acquisition provoquera le retour et les relâches des vaisseaux de ligne au port de Lorient, qu'ils évitaient par la seule absence de cet avantage. Une digue ou chaussée formidable se construit depuis le chantier de Caudan sur la rive gauche du Scorff, jusqu'en face de l'avant-garde. Cette chaussée, en forme de quai, aura le double avantage de rendre le courant du Jusant plus fort dans le port, ce qui contribuera à nettoyer et creuser le fond, et à déverser dans le port une plus grande masse d'eau, lorsque les passes au-delà de cette digue seront assez élevées pour ne plus être couvertes par la pleine-mer. Des fontaines ont été ajoutées à celles qui existaient déjà. La machine à mâter, les grues du parc d'artillerie et du parc aux ancres, ont été refaites d'après un système plus puissant. Toutes ces améliorations, conséquences nécessaires du progrès, ont été exécutées par des ouvriers habiles, sous la direction d'ingénieurs distingués de la nouvelle école. Tout ce que les arts ont de perfectionnemens, tout ce que l'esprit d'arrangement a d'utile et de pittoresque, tout, enfin, contribue à rendre à Lorient la dignité d'un port de guerre, sans lui donner la sévérité ordinairement empreinte dans la physionomie de ces sortes d'établissemens.

A toutes ces améliorations et à cet agrandissement, il faut ajouter l'avantage inappréciable du nouveau canal qui joint la Loire au Blavet, et qui fait arriver sans danger et sans retard tous les approvisionnemens indispensables que ce port retirait de Nantes. Lorient, par ce seul avantage, est devenu l'un des premiers ports de construction de la France; on peut, au besoin, y construire dix vaisseaux et autant de frégates de première grandeur.

La ville tient à l'arsenal, bien qu'elle en soit séparée par un mur de clôture, qui se trouve lui-même renfermé avec le port et la ville dans la même enceinte défensive. Elle est une des plus jolies de l'Europe. Les étrangers admirent la beauté de ses rues et la construction solide et gracieuse de ses maisons, le goût et l'agrément de position de ses édifices, de ses places et de ses promenades publiques.

Lorient contient avec sa garnison vingt mille habitans. Elle est une préfecture de marine, et une sous-préfecture civile. Son système de fortification actuel n'est pas celui que comporte une place de son importance, au moins dans son exécution vicieuse; Lorient, susceptible de s'étendre en raison de sa prospérité sous le régime de la compagnie, ne reçut qu'une ligne de circonvallation défensive provisoire, laquelle, militairement entretenue, met la ville à l'abri d'un coup de main.

Lorient, aujourd'hui, n'a aucun commerce maritime pour l'exportation, hors celui de la pêche des sardines, qui tient en haleine la navigation du cabotage. Les constructions navales, les armemens des vaisseaux et frégates de guerre, et les mouvemens de garnison, sont les seules voies vitales de Lorient. Mais si le temps venait où la sollicitude du gouvernement de la France fût dirigée vers la prospérité des ports, en tirant tout le parti possible de leurs localités, Lorient, réduit à des moyens d'existence trop circonscrits, pourrait voir augmenter ses ressources, et acquérir une attitude plus prospère: ainsi la création à Lorient d'un lazaret, d'un entrepôt, d'une école de marine, d'une cayenne de matelots, y attirerait des vaisseaux et du mouvement. Ses beaux magasins inutilisés, et l'île Saint-Michel au milieu de sa baie, attendent ces emplois, indiqués par une sage économie politique.

Tel est Lorient; le voyageur qui le visite reste étonné, en présence de tout ce qu'il y admire, qu'avec tant de droits à être cité à côté des autres ports de guerre de France, Lorient soit au contraire si peu mentionné, et que son nom soit presque une étrangeté quand les noms de Brest, de Toulon, de Rochefort et de Cherbourg sont si universellement connus. Pourquoi cet oubli? vient-il de l'indifférence des habitans de l'inté-

rieur de la France pour la marine? Peut-être faut-il en accuser la fondation à peine centenaire de ce port, tant il est vrai qu'une création récente ne peut avoir ce renom que le temps déverse, en attachant aux existences de longue durée des accidens qui sollicitent la mémoire et fixent l'attention; mais Lorient, né d'hier, n'a pour ainsi dire pas d'histoire qui le recommande, et ses beaux jours n'ont été qu'un éclair. Mais, pour ne pas s'appuyer sur les chroniques d'un passé éloigné, Lorient est-il sans droit à l'intérêt du présent? Ne saurait-on trouver dans ses actualités des mérites qui proclament son utilité et ses espérances? A ce titre, Lorient, la patrie de Bompart et de Bisson, peut offrir des méditations à la philosophie, de la poésie aux descriptions, et des promesses à la gloire nationale.

Le cap. P. Luco.

MŒURS MARITIMES.

Naufrage

DE *L'HERMAPHRODITE.*

L'année 1827 fera époque dans nos Antilles; en ces pays lointains, où le navire qui vient dire: «Napoléon est rentré à Paris,» ou: «Charles X a cessé de régner,» arrive aussi tranquillement et poussé par le même vent que s'il venait vous dire: «Les sucres sont en baisse, les cafés se soutiennent,» les événemens politiques n'impressionnent que légèrement. Après des mois de traversée, l'intérêt n'arrive qu'affaibli, défloré comme une toilette de femme qui a fait un voyage au long cours. Voilà pourquoi les colons échelonnent rarement leur chronologie sur nos révolutions politiques; ils se servent de cette formule: «C'était avant le coup de vent de 1813:» celui-ci rasa une des îles. — «C'est après le coup de vent de 1824:» celui-là abîma une ville sur ses habitans et jeta soixante navires à la côte.

Chacun de ces ouragans laisse après lui son souvenir plus ou moins étrange, plus ou moins dramatique. On vit, en 1824, dans la grande rue de Saint-Pierre-Martinique, un beau brig tout désemparé; la mer l'avait jeté là, intact, avec mâts et vergues, et l'on fut obligé de l'y démolir. A l'ouragan de 1827, le plus mémorable de tous par sa durée et sa fureur, un bâtiment, d'un port inférieur, il est vrai, fut enlevé par le vent et porté à cent pieds dans les terres, par-delà une colline, dans un endroit où la mer ne pouvait pénétrer. Ce dut être une sensation à étudier que celle des deux matelots nègres qui se trouvaient à bord.

Plus de cent bâtimens prirent le large, et ce fut une triste chose que la rentrée au port de ceux qui rentrèrent! Quel spectacle que cette longue flotte de débris, par un temps magnifique, se mouvant avec peine sous quelques voiles en lambeaux, les uns presque entièrement démâtés; d'autres, les plats-bords enlevés, le gouvernail perdu et péniblement remplacé par un bout de câble; d'autres, ras comme des pontons, et traînés par des remorqueurs presque aussi maltraités; — boiteux portés par des aveugles; — tous accrochant quelque part leurs pavillons pour se faire reconnaître des armateurs, des parens; ceux-ci, réunis avec anxiété sur le rivage, interrogeant les matelots arrivans. — *La Sophie?*... Qui a rencontré *la Sophie?* — Sombrée à côté de nous; — *la Clémentine?* — Sombrée; — *le Nantais?* — Jeté à la côte par notre travers et perdu corps et biens...

C'est à ce coup de vent de 1827 que remonte cette histoire, dont nous avons connu tous les personnages dans nos voyages à la Martinique.

Le soir, veille de ce jour, le temps était délicieux. Une légère brise, parfumée comme elle l'est aux Antilles, tempérait la chaleur laissée par le soleil brûlant de l'hivernage. Dans une anse de ce littoral, si pittoresquement échancré, un groupe d'individus semblait jouir de cette température; paisibles habitans, qui venaient là depuis longtemps s'asseoir sur un tronc de cocotier qu'aucun d'eux ne se souvenait d'avoir vu tomber, pour creuser le sable avec leurs cannes et régler leurs montres au soleil. Le soleil se couchait comme il se couche sous les tropiques, bizarre architecte, jetant en mille constructions de feu les gros nuages qui l'entouraient comme arrangés pour ses caprices. La mer était unie; sa surface présentait cette absence de toute ride, cette tranquillité stagnante qui fait dire aux nègres: *Lan mai bel con l'houile*, la mer est belle comme de l'huile. A l'exception de quelques canots *de poste* qui passaient avec leurs rameurs nus, dont la peau noire se dessinait sur l'horizon rouge, à l'exception de quelques petits nègres qui couraient sur le rivage, cherchant de l'argent sous le sable qu'ils retournaient avec le pied, rien n'était venu couper cette scène, donner matière de causerie à des hommes qui la voyaient depuis leur naissance.

On se levait, quand derrière une des pointes de terre qui enserraient la petite baie, on vit poindre le beaupré d'un bâtiment de guerre; mais les yeux les plus exercés observèrent qu'il devait être bien petit. La pointe lui masquait la brise, en sorte qu'il resta long-temps avant de montrer son bois. Enfin, doublant le cap, il tomba dans le vent; alors parut son avant, ravissant profil de goëlette; puis il parut tout entier, chargé de ses voiles toutes rougies du soleil couchant, et l'on battit des mains du rivage, et mille cris en partirent..... C'était une vieille connaissance. Qui ne



Environs de St. Malo

l'avait vu?..... qui n'était amoureux de *l'Hermaphrodite?*..... qui ne l'aimait avec ses formes mystérieuses, répondant si bien à son nom, et ses mâts de goëlette légèrement inclinés en arrière, et sa proue de corsaire effilée et légère, et sa poupe de brig noble et grave, et son large pavillon, et sa flamme longue à ne pouvoir se soutenir en l'air, se balançant le long du mât, languissante et paresseuse qu'elle est?... Ravissant caprice de l'art! délicieux mélange de deux natures distinctes, aussi doux à l'œil du marin qu'à l'artiste le fameux marbre antique!

«Oui!... c'est cela; babord la barre, et viens à nous! viens, que nous te voyions en face! Que j'aime ton avant avec sa jolie figure blanche! Vraiment, à voir ta proue refouler l'eau ainsi arrondie et bien séparée par ta quille, on dirait le sein nu de Léda la baigneuse! Quoi? le feu à tes caronades? merci du salut militaire, mais nous n'avons pas entendu: ta bouche est trop petite et nous trop loin... Approche, la rade est bonne, le bassin assez profond pour ta gorge d'enfant... C'est bien; et maintenant, canonniers, à vos pièces!... feu! Tudieu! réparation, camarade;... si ta bouche est petite, ta parole est haute; c'est très-bien! et maintenant, l'ami, si tu veux m'en croire, la barre au vent, et en route pour ton mouillage! le temps est beau, il est vrai, mais l'entrée du bassin est dangereuse la nuit, et quant à la rade, lis plutôt l'arrêté de son excellence le gouverneur:

«Défense est faite aux bâtimens de Sa Majesté » de coucher sur la rade en la saison de l'hiver- » nage.»

» Allons donc, en route, et ne musons plus!»

Comme si ce conseil eût été entendu, un coup de sifflet partit, et le brig-goëlette changea d'amure avec la rapidité de la pensée, et présenta le travers au rivage; la brise fraîchie avec le coucher du soleil lui venant en plein, il donna légèrement la bande du côté opposé, quittant sa ligne d'eau, et découvrant ainsi peu à peu, comme avec pudeur, sa hanche toute verdie par la mer. Les mouchoirs et les têtes joyeuses groupées le long du bord échangèrent un dernier adieu avec les promeneurs du rivage, et *l'Hermaphrodite*, filant six nœuds par un bon frais, comme dit un journal de bord, disparut bientôt aux regards.

Une demi-heure après, par une de ces irrégularités de temps si communes sur mer, le vent était tombé à plat, et un canot, faisant la même route, rencontra un brig-goëlette, les voiles battantes, et travaillant de ses nombreux avirons comme un mille-pieds tombé dans une mare.

Voulez-vous savoir quel est ce bâtiment? Prenez l'amarre que l'on vous jette, et à bord! Regardez! sur le gaillard d'avant: des matelots buvant, chantant, dansant avec cette gaîté enfantine qui les caractérise; sur le gaillard d'arrière, des femmes brunes et rieuses, charmant tableau formant le contraste du premier; une table de roulis, mille fruits des Antilles, mêlant leur senteur au parfum du bordeaux qui a fait deux traversées, à une délicieuse odeur de mer et de goudron; un petit mousse courant, sautant, se multipliant pour servir tout le monde... Ce pauvre Philippe! je le vois encore avec sa blonde tête normande et sa chemise rouge. Charmant enfant, que ces dames aimaient parce qu'il parlait toujours de sa vieille mère, à laquelle il voulait rapporter les vingt francs qu'on lui donnait pour la campagne.

Puis tout derrière, sur le banc de quart, un officier avec les épaulettes d'enseigne, à la noble et brune figure de marin, physionomie endurcie et plissée par la rigueur du commandement maritime, mais en ce moment radieuse d'une indéfinissable félicité: c'était le capitaine; une jeune femme était assise auprès de lui, la tête doucement posée sur son épaule.

C'était une de ces créatures si petites, qu'on les croirait une erreur de la nature, sans la merveilleuse perfection qu'elle a donnée à toutes leurs formes. Née sous le soleil des Antilles, élevée dans la froide New-York, elle avait les yeux noirs, la peau brune, les veines bleues et les admirables lèvres des créoles; elle avait pris les cheveux blonds du continent, et dans sa figure, cette sorte de vague, cet *infini* des physionomies anglaises: ravissante imperfection que Lawrence a tâtonnée et qu'aucun peintre n'a trouvée. Assise hardiment au vent, ses longues boucles, poussées paresseusement comme la flamme de *l'Hermaphrodite*, frottaient le visage du capitaine; leur jaune-doré se jouait contre son teint bruni.

Cette jeune femme était celle du capitaine; il y avait tout un roman dans cet amour, un roman avec ses aventures et son drame, drame de feu, tel qu'il devait être sous ce climat brûlant, entre cette âme méridionale de femme et ce caractère d'homme qui n'avait point été aplati et léché à force de civilisation.

Un mariage avait fini la première partie du roman; quelques semaines après, le jeune marin revenait en France, l'ambition était venue avec la femme: alors lieutenant à bord d'un brig, il allait demander un commandement. Nommé capitaine de *l'Hermaphrodite*, brig-goëlette de la station des Antilles, qu'on avait envoyé se caréner à Toulon, il arrivait par une effrayante traversée, où il avait pu apprécier la bonté de son navire. Il trouva sa femme prête d'accoucher; elle vint le joindre à bord, seule, toute seule, de crainte d'être troublée dans son bonheur; puis, au bout de quelques jours, lorsque *l'Hermaphrodite* en fut à quitter son premier mouillage pour gagner le bassin où il devait hiverner, l'amante fit place à la femme; comme une jeune fille qui court les visites le jour

qu'elle à sa robe nouvelle, elle fit venir à bord ses parens, ses amis, tout heureuse de leur montrer sa jolie case flottante, cet autre *chez elle*, toute fière de leur faire entendre l'équipage, et même le lieutenant, beau jeune homme, ma foi, appeler son mari : *mon capitaine;* de leur faire voir même encore le beau lieutenant lui parler chapeau bas, et se tenant sous le vent dans toute la rigueur de l'étiquette maritime.

L'ancre fut levée au milieu du tumulte des premiers embrassemens, et les aimables visiteurs ne s'aperçurent de la supercherie qu'en voyant les arbres du rivage passer comme à la course à travers les cordages. Il fallut se résigner à faire le petit voyage, et l'on se mit en devoir de se venger sur une excellente collation. Tels étaient le capitaine et les passagers de *l'Hermaphrodite,* lorsque la joyeuse société fit courir vers la terre, pour saluer les amis qu'elle était sûre de trouver sur le rivage à cette heure.

Le vent était donc tombé. On arriva, à force d'avirons, auprès du rivage. Quoiqu'il ne fût guère que huit heures, dans un pays sans crépuscule, il faisait aussi noir qu'au milieu de la nuit. L'abord était trop difficile pour le tenter à cette heure; on mouilla. Ce fut à quelques encâblures de plusieurs navires marchands, et tout près d'un gros trois-mâts qui portait en belles lettres blanches, sur son arrière : *le Marseillais*. Alors s'éleva un piquant débat entre les passagers et le capitaine; ils voulaient rester à bord, ils voulaient avoir le plaisir d'une mauvaise nuit; mais lui, il voulait revoir sa jolie campagne du Morne, la dot de sa femme, où il était resté si peu de temps.

Peu s'en fallut que tout le monde ne dormît là. L'ordre d'armer le grand canot mit fin aux suppliques.

Avant de descendre, le capitaine appela le lieutenant : « Monsieur, faites mouiller une ancre de plus et parer les manœuvres par précaution. Si je ne reviens pas, attention à veiller le temps ! » Et l'embarcation fendit l'eau sous les efforts de huit rameurs.

L'OURAGAN.

Le lendemain, à cinq heures du matin, le capitaine allait quitter sa couche. Tout d'un coup il s'arrêta, retenant son haleine, dans cette attitude si vivante de l'homme qui écoute avec anxiété. Le vent sifflait contre les aissantes de la maison; il était encore faible; il ne donnait que de distance en distance par rafales, et s'annonçant de loin. Bientôt, par une sorte de magnétisme involontaire exercé sur le corps qui la touchait, sa femme s'éveilla brusquement, et, se dressant près de lui, se mit aussi à écouter. « Bah ! dit-elle, ce n'est rien; » et elle le tira par la main; mais lui résista, et tout-à-coup descendant du lit, il se mit à se promener dans la chambre, faisant trembler le mince plancher des îles sous ses pas; elle, l'entendant marcher, se blottissait toute tremblante sans savoir pourquoi et comme s'il eût fait froid. Le vent grossissait; le capitaine s'arrêtait souvent; elle n'osait parler, mais croyait que c'était toujours pour écouter. Un moment, il arriva près du lit; elle sentit qu'il voulait l'embrasser, et voulut, caressante, lui jeter les bras autour du cou. Son joli bras droit, sans manche, frappa contre quelque chose qui l'écorcha cruellement;... elle s'élança du lit prompte comme l'éclair : c'était l'épaulette de son mari qu'elle avait rencontrée. « Tu ne partiras pas!... dis-moi que tu ne partiras pas ! — Mon amie, ce n'est rien, c'est seulement pour éloigner mon bâtiment de la côte... Allons, adieu;... ce n'est rien, mon amie. — Et moi, je te dis que c'est beaucoup;... je te dis que c'est comme a commencé celui de 1813; je te dis que tu ne partiras pas. »

Et courant à la fenêtre, elle l'ouvrit pour montrer la violence de l'ouragan qui grandissait de minute en minute. L'imprudente fut presque renversée, et, sans la vigueur du capitaine, qui referma la croisée, le vent, s'engouffrant dans la chambre, en eût infailliblement enlevé le toit. « Tu vois bien qu'il vient de terre, dit le mari; il faut en profiter pour prendre le large; alors il n'y aura aucun danger; allons, adieu ! » Si douce que fût cette voix, elle reconnut à ces derniers mots la voix du maître. Alors aussi ce ne fut plus la femme aimée et puissante qui parla, ce fut une esclave criant pitié.

« Oh ! j'en mourrai !... tu vois bien que j'en mourrai, si tu pars !... Ce bâtiment n'est pas plus grand que la main;... j'ai peur !... reste avec moi... Tu veux un garçon, je te promets de te donner un garçon ; » et elle lui embrassait les genoux, le serrait dans ses bras, se collant après lui, froissant contre le rude uniforme son corps presque nu, meurtrissant son ventre de mère; elle allait dans toutes les langues qu'elle savait, cherchant les mots les plus puissans sur le cœur d'un homme,... l'anglais, le français, le créole, délicieux parler dans une bouche de femme, avec ses sons inachevés et traînans comme ces mots d'amour qu'on ne peut finir... Elle se tordait, lui jetant toutes ces phrases : « *Reste, reste avec moi, my beloved !... Chai zanmi, pas quitté femme, ou t'en prie; je ferai tout ce que tu voudras... Not sail;... not abandon your dear wife... Une heure !... que le vent soit apaisé un peu seulement... Baille femme où you hai, chai.* » Et quand les rafales tombaient sur la maison, elle se pressait plus serrée contre lui, disant, comme un enfant : « Oh ! j'ai peur ! » Lui !... ah ! lui,... ses lèvres tremblaient; un affreux combat se livrait en son âme; si fort qu'elle le tint, et si pressé, un spectre horrible se dressait entre eux. Le devoir, le terrible devoir militaire était là, interceptant ses baisers, arrêtant ses



paroles; il était là, d'une main broyant l'épaule du capitaine dans sa pression de fer; de l'autre, faisant sonner les squelettes des capitaines anglais pendus aux grandes vergues, avec ces mots: *lâcheté! désertion!* Il était là, lui montrant les capitaines français, les yeux bandés, à genoux sur le pont de l'amiral, avec ce terrible écriteau sur la poitrine : *lâcheté! désertion!*.... Et, à sentir cette main satanique qui brûlait l'épaule, il lui semblait qu'elle y écrivait aussi : *lâcheté! désertion!* Son bâtiment!... c'était une autre femme, une femme à laquelle l'Etat l'avait marié, à laquelle il n'avait pas promis fidélité et protection devant un prêtre et sur un livre. Non sans doute! Mais c'était sur l'honneur, devant son pays, qu'il avait juré de s'y clouer comme le pavillon à la corne dans un combat à mort; de le défendre à mort contre l'eau, la terre, le feu!... Et tout cela sous peine d'être balafré de ce stigmate infâme: *lâcheté, désertion*. «Un homme ne peut donc jamais mourir à l'heure qu'il faut!»

Toutes ces idées s'entrechoquaient dans sa tête, plus tourbillonnantes que l'ouragan; et cependant il était là, immobile... Pour avancer, il lui faudrait écraser la malheureuse qui se roulait à ses pieds...

Un moment elle se tut : c'était entre deux rafales; en sorte qu'il y eut une manière de silence, comme celui du président des assises quand il dit : Condamné.... à mort. Elle attendait son arrêt. Alors, à la faveur de ce silence, un bruit nouveau commença à se faire entendre; il arrivait, lointain et sourd comme un tonnerre éloigné, continu et frémissant, comme une cataracte qui saute de 600 pieds; et cependant, ce n'était ni le tonnerre qui grondait, ni une cataracte qui sautait. L'oreille du marin comprit la mer. En ce moment l'ouragan revint, se ruant sur la maison de bois, si furieux, qu'il la fit craquer dans ses joints jusqu'aux dernières chevilles; et ce craquement, ce fut comme celui d'un navire qui touche; ce craquement, qui guérit les malades, fait confesser les matelots, et rendrait la vie au capitaine s'il était mort...

Alors le marin bondit. Je ne sais si ce fut le ciel ou l'enfer qui lui jeta cette idée : «Ecoute... — Eh bien! — Reste là, dit-il, je m'arrêterai chez ton père en descendant, et s'il me dit de remonter, je remonterai...» Elle vit bien qu'il fallait le laisser partir... Il la reporta dans le lit, et appela des nègres, qui passèrent des cordes dans les chevrons pour empêcher le toit de s'enlever.

Il sortit donc et regarda le temps. Il partit. On eût dit qu'il avait peur; il ne voyait, n'entendait, ne remarquait rien... Et pourtant c'était une étonnante chose que cet ouragan!

Allez donc vous faire attacher aux mâts pour voir une tempête, et faire un mauvais tableau... Une tempête!... par mon âme! misérable pochade qu'une toile où l'on ne voit que la mer! C'est un ouragan d'Amérique qu'il faut voir; c'est un coup de vent aux Antilles. Vous aurez la mer avec ses lames que vous aimez tant! vous l'aurez avec ses vaisseaux qu'elle avale et vomit, ses oiseaux et ses débris qui sont partout! mais vous aurez de plus ces arbres qui tombent, se déchirent, jetant au vent leurs branches lancées comme des boulets ramés, et ces palmiers avec leurs fronts dépouillés, leurs têtes élancées et pointues, et ce vent qui les renversera... Qui résisterait à ces rafales ainsi entrecoupées et saccadées? C'est une terrible toux!... c'est le râle de la mort du monde... Il ne manque que la trompette; les quatre anges auraient peur!... Et la terre donc, on dirait qu'elle est ivre; on dirait qu'elle se prend de gaîté à cette odeur de désastre : voyez-la se mouvoir inégale et chancelante, renversant quelque chose à chaque moment, maisons, sucreries, moulins! Eh bien! de toutes ces choses, cet homme ne voyait, n'entendait, ne remarquait rien; seulement, de temps en temps, lorsque les arbres, se courbant ou se déracinant, lui annonçaient de loin la rafale qui lui arrivait sus, comme s'il eût parlé à son équipage, il se criait à lui-même : «Holà, veille!...» Puis il se jetait ventre à terre pour ne pas être emporté; et, au milieu de cette scène qu'on ne peut décrire, véritable bacchanale de la création, orgie, où la nature crie, danse, se déchire, tombe et chancelle; par cette épouvante générale qui cadenassait les fenêtres, enchaînait les toits au parquet, et faisait trembler les animaux au fond de leurs trous, c'était une étrange chose que cet homme se débattant contre l'ouragan.

Il s'arrêta une fois; c'était sur un coteau qui flanquait le morne; il y resta une minute, une seule! et il manqua de devenir fou. Il vit la mer; il la vit terrible et montagneuse sur le rivage, se déchirant et se dressant toute blanche contre les rochers. *L'Hermaphrodite,* son bâtiment, le bâtiment que l'Etat lui avait confié, il était là, suppliant de son pavillon et de ses vergues en berne, criant détresse de ses caronades dont on voyait à peine le feu, car la détonation, le vent l'emportait à l'horizon; tremblant de toutes ses vergues, fouettant l'air de ses mâts, poussé et repoussé qu'il était, et par les lames qui venaient du large, et par les renvois de terre; le marin vit tout cela, et quelques minutes après il fut au bord de la mer.

La première chose qui frappa ses yeux fut la chaloupe qui l'avait porté la veille, tirée sur le rivage; il crut d'abord que son second la lui avait envoyée; mais ne voyant pas les hommes qui la montaient, une autre idée lui vint, et il fronça les sourcils : ses matelots avaient passé la nuit à terre! Cependant il voulut profiter de cette infraction à la discipline; il courut frapper à la porte d'un cabaret voisin; on lui répondit à travers la porte qu'on n'avait pas vu ses gens. Il re-

vint à la chaloupe, poussant, à plusieurs reprises, un cri particulier, connu de son équipage. Comme le canon de *l'Hermaphrodite,* sa voix fut balayée par le vent.

Et la mer grossissait toujours, et venait le moment où il faudrait désespérer de gagner le bord. C'était la moitié de son équipage...

Alors il se prit à se tourmenter d'une pitoyable manière; il les appelait de toutes ses forces, et telle était son émotion, qu'il y avait dans cette voix, si fière et justement irritée, quelque chose de suppliant; il les nommait chacun par leur nom, écoutait après chaque nom; puis il répétait, puis écoutait encore... Personne!...

Cependant, tout-à-coup la porte d'une case voisine, auprès de laquelle il était, s'ouvrit doucement (le pignon avait protégé sa voix); un nègre avança lentement la tête; il y avait sur cette large et musculeuse figure un plaisant mélange de curiosité et de peur. Il croyait sans doute voir un zombi sous la forme d'un *gros chien blanc,* riant aux éclats du beau temps qu'il faisait, ou la diablesse dansant la *bamboula.* A peine l'uniforme le rassura-t-il; sa première idée fut de regarder si ses pieds n'étaient pas de bœuf ou de cabri. Il n'avait pas fini cet examen que le capitaine était près de lui. « Il faut me mener à bord de cette goëlette! » Le noir jeta les yeux sur le temps, et pour toute réponse il laissa échapper ces deux exclamations qui leur sont ordinaires pour marquer l'étonnement: la première, *gutturale;* l'autre sur une corde tout-à-fait élevée: *haun!... eh ben!...* Puis il partit de ce rire silencieux dont parle Cooper. Le capitaine tira un doublon de sa poche.

« Si tu trouves deux compagnons pour me conduire, vous gagnerez chacun un doublon. »

Le nègre rentra et reparut avec deux gaillards pour le moins aussi robustes que lui. Le doublon fut de nouveau montré; alors, celui qui avait d'abord paru étonné de la proposition, dit, avec ce ton de certitude qu'ils montrent si bien: *naoumenen* (nous vous mènerons); les autres répétèrent de même: *naoumenen.*

LA VEUVE.

Un homme, qui prenait intérêt au commandant de *l'Hermaphrodite,* l'oncle de sa femme, n'avait pas perdu le bâtiment de vue dès le matin. La position de sa maison, plongeant sur la rade, le mettait à même d'en voir tous les mouvemens. Muni d'une excellente longue-vue, il en suivait toutes les oscillations, les voyant se presser avec anxiété, comme le médecin, la main sur un bras, compte les pulsations d'un pouls qui, quelquefois, court de plus en plus vite à mesure qu'il avance vers le néant... Il ne pouvait trop s'étonner de voir le bâtiment mouillé à cette heure, et il faisait mille conjectures sur cette inexplicable conduite d'un marin dont il connaissait l'expérience, lorsqu'il vit, sur la crête d'une lame, un canot se débattant contre les vagues; trois nègres tenaient les avirons, et derrière, assis à la place du patron, était un homme dont il ne put voir la figure, tant il était penché sur sa pagaie.

Malgré le peu de prise que donnait le ventre étroit de l'arrière du canot effilé comme un avant, l'ouragan le poussait avec une effrayante rapidité, en sorte qu'arrivé contre le bâtiment, il allait le dépasser,... lorsque l'homme de la proue se dressa!... Ses mains, jetées contre le navire, s'y cramponnèrent comme deux grapins, et, ses pieds mordant au fond de la barque, comme une ancre dans un fond bourbeux, elle fut collée contre le bord par cette cheville vivante.

Il y eut alors une sorte de discussion; les nègres, hésitant à retourner à terre contre le vent, et ensemble à monter sur le navire prêt à lever l'ancre;... le patron, remuant violemment la tête de bas en haut, leur disant sans doute de monter, et, collé qu'il était contre le flanc du bâtiment, se démettant le cou comme un homme crucifié qui voudrait parler derrière lui; les noirs, une fois payés, et n'ayant plus rien à gagner, commencèrent à raisonner; ils virent sûrement qu'ils ne pourraient lutter contre le vent qui les avait poussés avec tant de force, car ils grimpèrent à bord. Le patron les suivit, et le canot, libre de son lien de fer, s'en fut à la dérive, moutonnant sur toutes les vagues, jusqu'à ce qu'une vînt se briser contre et l'engloutir.

Toutes ces choses furent faites en un instant, et aussi, en un instant, le peu de matelots restés à bord de *l'Hermaphrodite* couraient sur les vergues, et une voile tomba rapetissée de tous ses ris. En voyant paraître ces signes de départ, si long-temps attendus, l'oncle soulagea par un ah! prolongé sa poitrine oppressée d'attention.

Nous avons dit que *l'Hermaphrodite* était mouillé non loin de plusieurs navires, et tout près d'un gros trois-mâts marchand; les premiers avaient appareillé dès le commencement de l'ouragan; l'autre était toujours là; seulement il avait calé ses mâts, doublé ses amarres et fermé ses sabords. Pas un être vivant ne paraissait sur le pont, et cette masse énorme, avec sa mâture écourtée, ses gigantesques flancs noirs qu'aucune peinture n'embrassait, avait quelque chose de sinistre. Ainsi dépeuplé et sombre de couleur, il ressemblait au forban qui porte son monde couché sur le pont pour ruser l'abordage, ou au *corsaire rouge,* avec ses batteries couleur de feu, masquées par une toile goudronnée. Ce n'était pas tout cela: c'était que le capitaine avait trouvé prudent de quitter son navire avec tout l'équipage; seulement il n'avait pas oublié la loi maritime: il était descendu le dernier dans la chaloupe.

La voile de *l'Hermaphrodite* à peine amurée, la rafale s'y rua avec tant de force, qu'on eût dit qu'elle l'attendait. Le malheureux bâtiment tournoya sur lui-même, et fut un instant en dérive, étourdi du coup; avant qu'il pût gouverner, il se trouva bord contre bord avec le sombre trois-mâts... L'homme du canot (on sait qui) s'élance à la barre, renverse le timonnier, et veut faire dévier sa goëlette. Il était trop tard; *le Marseillais* avait chassé sur son ancre de babord, en sorte qu'il restait une large trouée entre son câble et sa coque. *L'Hermaphrodite* s'engagea dans cette passe, brisant son beaupré comme un tube de verre.

Le capitaine n'avait pas fini de dire : « Un homme à couper le câble! » que notre vaillant nègre, qui ne craignait que les zombis, avait par instant une jambe sur *l'Hermaphrodite*, l'autre contre *le Marseillais*, presque à cheval sur l'abîme, une hache à lamain.

Les trois minutes qui suivirent furent de celles qui peuvent rendre un jeune homme plus blanc que son bisaïeul.

Tout-à-coup une lame s'engouffrant entre les deux bâtimens, les éloigna... Le nègre les suivit des pieds, ouvrant les jambes à s'écarteler; il espérait qu'ils allaient se rejoindre. On vit alors une épouvantable chose; ses bras, convulsivement agités, jetèrent au loin la hache. Par une effrayante harmonie de la machine humaine, toutes les parties de son corps se déchirèrent en même temps; il le sentait; il sentait ses fibres se rompre, et il croyait entendre la mer rire sous lui. Les navires vont se rejoindre ! pensa-t-il un moment;... ils vont se rejoindre ! ah bon Dieu ! les sentir se rejoindre et ses membres avec eux! Une nouvelle lame vint se jeter entre eux; il tomba, non pour se noyer, ou du moins être écrasé debout, sans forme humaine... Non, il tomba de travers; les deux bâtimens, se rejoignant, le prirent, *l'Hermaphrodite* par les pieds, *le Marseillais* par la tête, et une masse informe et sanglante s'engloutit dans les flots.

Le mousse était près de là; il se souvint qu'il passait pour le plus agile de l'équipage. Sans attendre l'ordre, il prend la hache tombée à ses pieds, saisit un bout du cordage qu'il voit pendre. Il est à bord du *Marseillais !...*

Mais son bras est trop jeune et le câble est trop fort : c'était celui des grands jours. Il avait donné trois coups, et vingt fois *l'Hermaphrodite* avait manqué de se briser contre le rocher, comme un vaisseau de cristal; vingt fois le géant, dans son lourd ballottement, avait manqué d'étouffer sous les larges aisselles... Le lieutenant vit le danger. L'impétueux jeune homme, oubliant son grade, s'élance sur les pas du mousse; en un coup le câble est tranché. Avant que les parties coupées fussent séparées, tenant la hache devant lui à toute longueur de bras pour se donner l'élan, il part, déjà monté sur le bastingage pour en faire son point de départ. Pendant cette première action, *l'Hermaphrodite* dégagée s'éloigna. L'héroïque enfant vit l'espace s'agrandir, mais il n'hésita pas; se rassemblant de tous ses membres, ses jarrets se roidissant le lancèrent comme une flèche.

Je crois en vérité qu'il serait arrivé ! mais le vent lui faisant décrire une oblique au lieu d'une perpendiculaire, il frôla le bord, et, tombant contre le flanc, il fut jeté du choc à 3 pieds derrière. Il plongea, puis l'on vit reparaître sa chemise rouge jusqu'à la ceinture, et tout fut dit.

Il était sûrement étourdi du coup, car il nageait parfaitement. Et sa pauvre mère, à laquelle il voulait porter les 20 francs de sa campagne!...

C'était l'enfer que ce *Marseillais !* Trois hommes l'ont touché : l'un a été broyé, l'autre noyé, le troisième au moins est sauf !

Dès le matin, la mer embarquait de tous côtés sur *l'Hermaphrodite;* le pont était glissant comme une algue. Le jeune aspirant, tombant d'un côté au moment où le bâtiment penchait de l'autre, et traversant le pont dans toute sa largeur, fut se heurter contre le bord opposé, à s'y briser; il voulut se relever, mais on le vit retomber et gagner l'entrepont en rampant des bras et d'une jambe, traînant avec lui l'autre pendante et brisée.

Ce fut donc avec cinq marins et deux nègres que le brig-goëlette de Sa Majesté, *l'Hermaphrodite,* le beaupré cassé, fuyant sous la grande voile avec tous ses ris, quitta son mouillage.

Pendant six semaines après, l'oncle à la longue-vue soutint avoir suivi le bâtiment des yeux, l'ayant vu tenant bien la mer jusqu'au moment où, se fondant avec l'horizon, il lui avait échappé...

Trois mois après il avoua qu'une lame énorme s'étant élevée entre *l'Hermaphrodite* et son rayon visuel, il ne l'avait plus aperçue lorsqu'elle était retombée.

Et cependant le capitaine de *la Louise,* l'un des navires rentrés après le coup de vent, assura que, courant à vingt lieues des côtes, un bâtiment était passé par son travers, démâté de tous ses mâts, et fuyant ainsi, comme si l'enfer l'eût remorqué. Il avait cru reconnaître *l'Hermaphrodite* à ses formes, mais il n'avait pu lire son nom, une partie de l'arrière étant enlevée. Personne ne paraissait à bord, si ce n'est un homme appuyé contre la barre du gouvernail, la tête dans ses mains. « Sa présence là était inutile, ajouta le judicieux capitaine, la barre étant amarrée et le bâtiment allant à la miséricorde de Dieu. »

Quant à la femme du marin, on craignait d'abord pour sa vie, puis pour sa raison; et tant qu'elle resta dans sa jolie maisonnette du Morne, il lui arrivait souvent, dans le jour, de quitter sa

couture pour se mettre à la fenêtre, sans trop savoir pourquoi. Le soir, lorsque le sommeil lui venait clore les yeux, le moindre bruit d'en bas l'éveillait en sursaut : s'il continuait, elle se mettait sur son séant, l'haleine rentrée, la tête immobile, et souvent elle envoyait sa négresse Zélie voir qui frappait à la porte, car elle croyait toujours qu'on frappait à sa porte.

Quatre ans après, l'auteur de cette histoire, par une belle soirée des Antilles, et dans un village des côtes, était assis sur un tronc de cocotier à moitié creusé par l'âge; une nombreuse compagnie garnissait le long siége, sans s'apercevoir de ses aspérités. Ils furent joints par une femme dont il eût été difficile de deviner l'âge : elle était de petite taille; elle s'avançait lentement, et on voyait comme de l'ennui dans sa marche. Un madras, négligemment jeté sur sa tête, laissait passer quelques brins de cheveux dont on ne pouvait dire la couleur primitive, car ils étaient alors d'un blanc de neige; quand elle parlait, elle semblait penser à autre chose; elle était vêtue d'une robe noire, dont l'étoffe avait le brillant d'un deuil nouveau, et ses yeux rouges semblaient aussi avoir pleuré une perte récente.

Cette femme conduisait par la main une petite fille qui annonçait quatre ans. C'était une jolie enfant, imprudente, étourdie à faire évanouir dix fois par jour sa pauvre mère!... Seulement, quand on la mettait dans un canot, de jacasse et remuante qu'elle était, elle devenait silencieuse et immobile, se tenait droite comme une femme corsée, les bras détachés du corps, frémissant, saisissant son banc à chaque oscillation; et si la mer devenait un peu houleuse, ses lèvres pâlissaient, ses dents craquaient, elle tombait dans un état spasmodique.

Puis la nuit, si la brise venait à siffler un peu plus fort que de coutume sous les aissantes de la maison, elle sortait brusquement de son sommeil d'enfant, se cramponnait au cou de sa mère, disant : « Ah! j'ai peur! » La mère, entraînée par le double magnétisme de cet attouchement et du vent, répondant à ces deux contraires influences avec l'incohérence du songe, disait d'un côté, avec sa voix pleine d'amour : « Te voilà, tu reviens après bien long-temps! » Puis, avec désespoir : « Tu ne partiras pas, je ne veux pas que tu partes! » Puis après, avec anxiété : « Zélie! allez voir qui frappe à la porte;... on frappe à la porte;... je vous dis qu'on frappe... »

La plupart des événemens que contient cette relation sont vrais; nous n'avons pas cru devoir écarter ceux qui, pour ne s'être pas groupés autour de cette catastrophe, n'en sont pas moins probables. Pour ceux qui, comme nous, ont voyagé aux Antilles, la soudaineté des ouragans est une chose connue; les naufrages sans nombre qu'ils ont causés dans les mers Caraïbes, en surprenant sur la côte les bâtimens confians dans la limpidité du temps, forment une des parties dramatiques de l'histoire des Antilles. Les tableaux des mœurs créoles ne sont pas plus étrangers à la *France maritime* que les exemples du fanatisme jusqu'auquel les officiers de la marine militaire peuvent parfois porter leur attachement à la discipline et à l'accomplissement de leurs devoirs. Nous trouverons dans les annales de nos possessions d'outre-mer une multitude de faits qui, se rattachant à notre cadre varié, méritent une publicité qui satisfera à la fois la curiosité et l'instruction des lecteurs. L'oubli où sont restés ces précieux documens trouve sa cause dans cette indifférence que jusqu'alors rencontrait dans le public tout ce qui se rattache à la marine. L'histoire de nos possessions caraïbes fut comprise dans cette injustice de l'attention populaire. Mais, disons-le puisque l'élan est donné, notre époque de progrès a entraîné avec soi le besoin de tout apprendre, de tout approfondir. On ne veut plus glisser à la surface des choses, mais pénétrer au dedans. La marine et tout ce qui en découle a obtenu sa juste part dans les nouvelles sollicitudes du public. Espérons que l'œuvre de vulgarisation s'accomplira, et que notre recueil sera compté, pour ses efforts, dans les travaux que l'époque présente chaque jour aux amis du progrès de l'art et de l'émancipation de l'intelligence. Quant aux Antilles, la *France maritime*, en appelant sur elles l'attention du pays, ne fera qu'ajouter une chance de succès à celles que les sympathies populaires ont créées à ce recueil. Nos colonnes présenteront souvent l'aspect de ces scènes si animées, si riches par la nature de l'inspiration, soit qu'elles reflètent l'histoire de nos guerres d'outre-mer, les curieuses descriptions locales, ou les aperçus des mœurs dramatiques de ces chaudes latitudes. Pour des tableaux plus complets, elles ont déjà leurs historiens; deux de nos collaborateurs ont emprunté à leur patrie le canevas historique de leurs livres, sur lequel ils ont seulement ajouté les broderies de leur imagination. M. Levilloux, dans ses *Créoles*, a tracé chaleureusement la position des différentes classes au milieu des institutions sociales, telles que les révolutions les ont faites aux colonies. Son livre est un énergique plaidoyer pour son opinion. Dans *Outre-mer*, que l'éditeur de M. Louis de Maynard promet très-incessamment, ce brillant écrivain a résumé cette position des Antilles sous un autre point de vue politique. La lice ouverte sur ces deux écrivains devra se refermer sur eux : nés dans cette société qu'ils peignent, la différence de leur allure tournera au profit du public. On se souvient que M. Louis de Maynard publiait dans *l'Europe littéraire* de délicieuses nouvelles sur les Antilles.

L.

Expéditions

DANS LES MERS DU NORD,

DES BATIMENS DE L'ÉTAT

LA LILLOISE (1833), *LA BORDELAISE* (1834), ET *LA RECHERCHE* (1835).

Dans la 13e livraison du 2e volume de ce Recueil, nous avons brièvement esquissé la position de M. Jules de Blosseville, sur le compte duquel la nation a les plus vives alarmes, depuis les dernières nouvelles officielles qui sont parvenues au ministère de la marine, de sa croisière dans les mers du Nord sur le brig de l'Etat *la Lilloise*. Nous allons jeter ici un coup-d'œil analytique sur ce qui nous est parvenu de cette campagne malheureuse, et sur les expéditions que le gouvernement a depuis envoyées dans les mers polaires, à la recherche du malheureux de Blosseville.

Le but de l'expédition dont le commandement avait été confié à ce jeune officier était la protection à accorder aux pêcheurs français sur les côtes d'Islande. Il devait aussi se livrer à des opérations scientifiques dans les hautes latitudes. Notre premier article a dit combien de Blosseville était digne, par son caractère et ses talens, d'accomplir la mission honorable qui lui était confiée ; le monde savant le connaissait aussi par ses voyages autour du monde, ses belles observations du magnétisme, et ses nombreux travaux dans les *Annales maritimes et coloniales*, recueil qui doit ses longues années de succès à l'habile et savante direction que lui a toujours donnée son fondateur M. Bajot, chef de bureau au ministère de la marine.

Les moyens de répression contre l'indiscipline des équipages des bâtimens baleiniers et des pêcheurs en général, n'étant point dans les moyens du commerce, la demande d'un bâtiment de l'Etat dont la présence imposât aux répétitions fréquentes de ces scènes affligeantes, fut adressée au ministère de la marine, qui désigna pour cette expédition le brig *la Lilloise*, alors en armement à Rochefort. De Blosseville, nommé au commandement de ce brig, reçut pour double mission l'autorisation de se livrer à des observations magnétiques destinées à compléter les séries d'expériences que l'Académie des sciences désirait obtenir par des latitudes élevées. L'état-major de *la Lilloise*, porté au grand complet, fut approvisionné de tous les instrumens d'astronomie nécessaires au succès du double objet de la mission sous le rapport scientifique.

M. Defrance, que ses voyages au Groënland avaient rendu praticien habile des mers glaciales, fut embarqué à Dieppe comme pilote sur *la Lilloise*. La majeure partie de l'équipage fut recrutée à Dunkerque parmi cette classe de marins courageux et endurcis par une longue pratique des mers polaires. Dans le port où l'on termina l'armement du brig, des scies à glace furent embarquées avec le complément du matériel.

La Lilloise quitta la rade de Dunkerque dans la nuit du 2 au 3 juillet 1833. Quatre jours après, elle arriva sur la côte d'Islande, dans la baie de North-fiord, où elle compléta sa provision d'eau, et reprit bientôt sa route vers les glaces, parmi lesquelles elle se trouva engagée trois jours après. Le 29 juillet étant par 68° 56′ N. et 27° 20′ O., elle découvrit dix lieues de la côte occidentale du Groënland, au-delà des dernières découvertes de Scoresby. Blosseville y reconnut un pic qui terminait l'espace qu'il put parcourir; il le nomma *Bréauté*: les glaces l'empêchèrent d'approcher de terre, et par conséquent d'en parcourir l'intérieur. Le lendemain même de cette première découverte, la force du vent et la grosseur de la mer contraignirent *la Lilloise* à retourner en Islande, afin d'y réparer quelques légères avaries de son gréement. Après avoir stationné quelques jours en Islande, Blosseville attaqua de nouveau la mer en se dirigeant dans les parages où, plusieurs jours auparavant, il avait été forcé d'abandonner l'examen de sa découverte sur la côte orientale du Groënland.

Son frère, M. Ernest de Blosseville, reçut de lui des lettres datées de Vapnafiord et de la côte N.-E. de l'Islande. Il annonçait l'envoi qu'il faisait au ministre de la marine d'une carte qu'il avait dressée de l'espace de la côte qu'il avait pu reconnaître, et dont jusque là aucun plan ne portait la trace. Il avait ajouté des noms français aux appellations anglaises de la partie connue du Groënland: les noms de Rigny, Gourdon, Grivel, d'Aussy, Beaupré, Brongniart, Tupinier, Coster, Pouyer, Bréauté, d'Aunay et Rulhière, avaient été appliqués par lui aux différens points que traçait la configuration de la côte découverte.

Il terminait ainsi une de ses lettres : « Les glaces sont impénétrables, et c'est sans danger, en me tenant en dehors d'elles comme sur une côte, que j'espère terminer d'ici à vingt jours ma reconnaissance. » Il se louait beaucoup de ses officiers, de son pilote Defrance, et de tout son équipage; il reconnaissait à son navire de bonnes qualités pour le genre de navigation périlleuse qu'il avait entrepris.

Ces lettres, datées du 19 juillet, sont les dernières nouvelles qu'on ait reçues de *la Lilloise*. Ses instructions portaient de rejoindre un port de France en septembre 1833 !

Les premiers retards de cette expédition furent attribués à différens motifs plus ou moins plausibles ; ceux qui réunissaient le plus de probabilité étaient une relâche en Norwége pour

des expériences magnétiques, ou enfin un hivernage forcé en Islande. Le temps qui s'est écoulé depuis ces suppositions en a fait évanouir la possibilité. L'encadrement de *la Lilloise* dans les glaces polaires, est la seule opinion qui ait pu résister aux chances de probabilité que le manque de nouvelles n'ait pas complètement anéanties.

Le gouvernement ayant vu s'écouler l'époque estimée du retour de *la Lilloise*, écrivit en janvier 1834 à tous les consuls que leur position dans les places maritimes du Nord mettait le plus à même de s'enquérir du sort de ce bâtiment, afin qu'ils fissent tout ce qui dépendrait d'eux pour recueillir quelques renseignemens à ce sujet.

On se souvient que le célèbre Ross fut retenu trois ans dans les glaces polaires. L'invitation que fit à son sujet le gouvernement anglais à tous les bâtimens pêcheurs se dirigeant dans ces parages, de recueillir religieusement tous les indices qui pourraient mettre sur la voie où s'était égaré l'habile capitaine, a aussi été enjointe à notre marine des mers du Nord. Nous ne pensons pas qu'il soit encore absolument permis de renoncer à tout espoir.

Le 7 mai 1834, le ministre de la marine fit appareiller de Dunkerque la canonnière-brig *la Bordelaise*, sous le commandement de M. Dutaillis, lieutenant de vaisseau, pour aller parcourir les mers polaires à la recherche de *la Lilloise* de Blosseville.

M. Dutaillis se dirigea d'abord sur Vapnafiord, dans l'espoir de recevoir, sur le compte de *la Lilloise*, quelques premiers renseignemens dans ce point de la côte qu'elle passait pour avoir abandonné en dernier lieu. Son attente fut trompée, la rigueur d'un hiver d'exception avait privé les habitans de toute communication avec le nord, et rien sur la destination de *la Lilloise* n'était parvenu dans ce comptoir depuis le jour où elle en avait appareillé. Pourtant un brig du commerce apprit au commandant de *la Bordelaise* que Blosseville avait bardé de fer certaines parties de l'avant de son brig, circonstance dont son rapport à la marine ne parlait pas.

Tout intérêt à Vapnafiord était épuisé, M. Dutaillis appareilla pour pénétrer dans les baies du nord et de l'ouest de l'Islande; mais les bancs de glaces lui en obstruèrent complètement l'accès. Ayant cherché à contourner l'île en passant par le sud, *la Bordelaise* rencontra plusieurs bâtimens baleiniers qui prétendaient avoir vu *la Lilloise*, du 12 au 14 avril 1834 les uns, du 20 au 25 les autres, dans les parages de Secundo-Fiorth, et que l'obscurité et le mauvais temps les en avaient séparés. M. Dutaillis poursuivit avec courage et talent sa laborieuse navigation en courant dans l'Ouest; sa relâche à Salknafiord fut toujours sans succès sur l'objet de son importante mission. Les avaries que la sévérité du temps occasiona à *la Bordelaise*, même dans le mouillage des baies, ne découragèrent pas son commandant qui, par un coup de vent très-prononcé, appareilla de nouveau pour gagner les côtes situées le plus au nord. Mais de graves avaries rejetèrent *la Bordelaise* à Dyrefiord, où plusieurs bâtimens pêcheurs s'étaient réfugiés, dans l'impossibilité absolue de gagner davantage dans le nord de la côte groënlandaise.

Nous ne suivrons pas davantage dans sa laborieuse navigation le commandant Dutaillis, dont le dévoûment le plus absolu dans sa dangereuse mission n'a pas trouvé la récompense dans une réussite peut-être impossible. Après avoir quitté Dyrefiord, puis enfin Scutuls-Fiord, où il s'était rendu ensuite, ainsi que dans une multitude d'autres points de la côte d'Islande, le commandant Dutaillis se vit contraint de remettre le cap vers la France après une campagne périlleuse de plus de 4 mois de durée.

Dans le courant de l'été de 1834, quelques riverains du Sund, dans le bailliage de Romsdal, trouvèrent au large une petite caisse de bois contenant des cartes des côtes d'Islande, presque complètement gâtées par l'eau.

Une de ces cartes portait l'empreinte de pointes de compas et de signes au crayon qui, s'étendant du nord vers l'Islande, annonçaient assez régulièrement la route que le navire avait suivie; mais les marques cessaient dans les parages des îles de Grimsei et d'Ofyord. Le naufrage du bâtiment d'où provenaient ces cartes avait-il eu lieu dans cette latitude? Si ces cartes, comme une foule de raisons le portent à penser, ont appartenu à *la Lilloise*, il serait probable que ce bâtiment aurait péri, non par une submersion, mais bien entre les glaces qui l'auraient enfermé. L'équipage, dans ce cas, aurait couru de moindres dangers et aurait pu se sauver sur ces glaces et gagner la terre ferme ou l'approche de quelques bâtimens. Mais les débris de *la Lilloise*, qu'en aurait fait la mer? auraient-ils été entraînés au large? Et son malheureux équipage, quels grands obstacles ne se seraient pas offerts à lui au milieu de cette solitude glaciale! Mais que ne peuvent pas les efforts réunis du courage et de la persévérance dans le malheur? L'histoire de la navigation compte des retours de pêcheurs plus désespérés encore que celui de Blosseville et de ses infortunés compagnons.

Le ministre de la marine, dans sa sollicitude sur le sort de *la Lilloise*, vient d'expédier pour un nouveau voyage dans les mers polaires, à la recherche des membres de cette malheureuse expédition, un brig d'une construction appropriée à cette dure et périlleuse navigation.

Le *Mémorial Dieppois* rapporte avec détails la nouvelle mission et l'armement du bâtiment qui a mis à la voile de Cherbourg, le 27 avril dernier, sous le commandement de M. Tréhouard.

Le nom de *Recherche*, donné à ce navire, qui est l'ancienne gabarre *la Pourvoyeuse*, annonce assez, dit ce journal, dans quelle intention furent transmis les premiers ordres de l'expédition. Un peu plus tard il survint de l'hésitation ; mais enfin il a été décidé que *la Recherche*, outre la mission de protéger nos pêcheurs sur la côte d'Islande, irait au Groënland, et s'efforcerait de retrouver les traces de *la Lilloise*. La présence de M. Gaimard à bord de la corvette annonce aussi que les sciences auront leur part dans cette honorable entreprise.

La Recherche a été rendue aussi solide que possible ; elle a reçu un soufflage en partie doublé de fer. Toutefois, malgré toutes ces précautions, elle reste peut-être d'une faible construction. Vouloir faire plus que ce que l'on a fait eût été bâtir sur du sable mouvant.

L'état-major est composé ainsi qu'il suit :

MM. Tréhouard, lieutenant de vaisseau, commandant ;

Massias, lieutenant de frégate, second ;

Troudet, lieutenant de frégate ;

Méquet, même grade ;

Malmanche, même grade ;

Gaimard, chirurgien de première classe.

L'équipage est presque entièrement composé de matelots de Dunkerque.

M. Gaimard est célèbre par ses découvertes en histoire naturelle dans les expéditions autour du monde commandées par MM. les capitaines de vaisseau Freycinet et Durville, et depuis par ses voyages en Russie et en Angleterre, où le gouvernement l'envoya étudier la marche du choléra.

Lorsqu'il fut question, au commencement de l'hiver dernier, de cette nouvelle expédition, le *Mémorial Dieppois* forma le vœu d'y voir employer deux navires d'un faible tonnage, mais construits aussi solidement que ceux, par exemple, qui sortent de ses chantiers.

M. Zahrtmann, de Copenhague, dont les conseils sont d'un grand poids en pareille matière, a émis une opinion semblable à celle-là. Un publiciste qui porte le plus vif intérêt aux recherches à tenter pour retrouver l'infortuné Blosseville et ses compagnons, ayant consulté M. Zahrtmann sur les moyens à employer, ce savant explorateur des mers du Nord répondit le 10 janvier dernier :

« Il faudrait armer deux bâtimens d'à peu près 80 tonneaux chacun, gréés en yacht, en sloop ou en galiote.

» Ils doivent être munis d'une doublure de baleinier en planches revêtues à fleur d'eau de plaques en fer.

» Chaque bâtiment doit être monté par trois officiers, deux chirurgiens, un maître et dix-huit marins, porter des approvisionnemens convenables pour une telle expédition, pour onze mois, et des embarcations nombreuses, fortes, mais légères. »

Comme on le voit, il y a une grande différence entre ce qui est ici conseillé et ce qui a été fait. Toutefois, il est plus que probable que le ministre de la marine n'a rien négligé de ce qui était en son pouvoir, et que l'expédition qui vient de partir est tout ce que M. l'amiral Duperré a pu entreprendre avec les moyens existant dans nos ports.

L'hésitation qui s'était manifestée dans ces derniers temps venait de certaines nouvelles qui paraissaient détruire tous les doutes sur le sort du navire de Blosseville. On prétendait qu'un ministre de la religion réformée, habitant Dyre-Fiord en Islande, aurait vu couler bas un brig qui ne pouvait être que *la Lilloise*.

Mais cette nouvelle, aussi obscure que le lieu d'habitation du ministre islandais est brumeux, n'a pu prendre consistance, et l'on n'a pas dû s'y arrêter.

L'apparition d'un brig, le 25 août 1833, à petite distance de la pointe de Staalbierg, apparition rapportée par le capitaine du navire de pêche *la Gabrielle;* le nid de corbeau placé à la tête du mât de misaine de ce brig, indication donnée aussi par ce même capitaine; le silence profond enveloppant le sort de ce bâtiment inconnu, et qui était d'ailleurs battu par la tempête ; tout cela semblait devoir se rapporter au brig *la Lilloise*, que l'on supposait avoir dû se trouver alors dans ces parages ; et l'on en tirait cette conclusion : que *la Lilloise* était perdue corps et biens.

Les doutes ont prévalu ; et, sur l'insistance de la Société de géographie, de nouvelles recherches vont être faites avec un armement bien plus satisfaisant que celui de l'an passé.

Nous ignorons le contenu précis des dernières instructions que *la Recherche* emporte avec elle. Selon M. Zahrtmann, qui pense que, si M. de Blosseville eût fait naufrage au sud du 65° de latitude, la nouvelle en serait parvenue infailliblement aux établissemens danois, le plan de campagne qui offrirait les meilleures chances de succès serait de rallier la côte du Groënland à 75° de latitude, et de la longer vers le sud autant que possible. Ce ne serait qu'après avoir rencontré des obstacles insurmontables dans cette direction, qu'il faudrait tâcher de gagner la haute mer pour faire un dernier essai et pousser, à travers les glaces, au sud de 67°. L'époque la plus favorable pour cette dernière tentative serait vers la fin d'août et de septembre, surtout si l'expédition se trouvait favorisée d'un vent de S.-O.

Puissent nos infortunés compatriotes, s'ils ont survécu aux deux hivers qui se sont écoulés depuis leur perte, apercevoir enfin, du milieu des glaçons où l'espérance sera venue les soutenir, comme elle en a soutenu tant d'autres jetés com-

me eux aux extrémités du monde dans des déserts dévorans; puissent Blosseville et ses compagnons apercevoir enfin les blanches voiles de *la Découverte* et le drapeau de la patrie, de la France affligée qui les redemande avec de nouvelles instances ! La France entière, toute l'Europe, accompagnent de leurs vœux l'expédition qui cingle en ce moment vers les tristes rivages du Groënland.

Mais, si les nouveaux navigateurs ne retrouvent pas les traces de leurs prédécesseurs, qu'ils achèvent au moins l'entreprise que ceux-ci avaient commencée; que notre marine compte un voyage de plus, profitable aux sciences; que les mystères du pôle magnétique soient pénétrés; que le savant Gaimard rattache aussi à l'histoire des races humaines ces familles d'Esquimaux logées sur le pôle nord, et qui chérissent du plus vif amour de la patrie cette terre affreuse, que la plus barbare législation n'oserait choisir comme lieu d'exil.

M. Gaimard, médecin en chef sur la corvette *la Recherche,* a promis à la *France Maritime* une correspondance active sur les épisodes principaux de cette nouvelle expédition. Nous en communiquerons à nos lecteurs tout ce qui se rattachera à la pensée qui a dicté nos lignes sur l'infortuné de Blosseville.

JULES-LECOMTE.

VARIÉTÉS.

Paris et le Havre [1].

Le Havre est devenu le faubourg maritime de Paris, et aujourd'hui il n'est guère plus permis à un habitant de la capitale, de n'avoir pas visité le premier port de la Seine-Inférieure, que de n'avoir jamais mis le pied à Bercy ou à la Râpée, quartier-général de la marine parisienne, comme on sait.

Aussi compterait-on plus facilement les rochers du rivage que le nombre de curieux qui nous arrivent avec le printemps ou l'été, pour se hâter, en débarquant du vélocifère de la rue du Bouloy, de chercher des émotions sur nos grèves brumeuses si souvent battues par les tempêtes ! Le Havre est devenu enfin le Tivoli-Marin des oisifs de Paris; et pour peu que la boutique puisse compter sur quelques jours de vacances dans *la morte-saison de la vente,* il n'est pas de marchand un peu comme il faut, qui refuse à sa chère moitié, et à sa petite famille, l'ineffable jouissance de voir un port de mer.

(1) L'auteur de cet article, qui a long-temps habité le Havre, a été à même d'étudier les usages maritimes dont il fait ici la piquante révélation. (*N. du R.*)

Le Havre, dans ces momens de migrations *badaudes,* cesse en quelque sorte d'appartenir à ses habitans. Ce sont les étrangers qui, nouveaux conquérans du pays, s'emparent de tous les hôtels et de toutes les chambres garnies. L'occupation règne enfin, et la nationalité se cache pendant cette fièvre d'invasion; mais la nationalité normande ne s'efface cependant pas d'une manière tellement absolue, qu'elle ne cherche à faire payer cher aux envahisseurs le plaisir de la conquête. Les hôtels et les tables d'hôtes se chargent quelquefois du soin de venger le pays du vandalisme civilisé des hordes de visiteurs qui osent y planter momentanément leurs tentes.

Malheureusement pour ceux-ci, la saison qu'ils choisissent pour se familiariser avec l'aspect sauvage de la mer, ne leur offre que bien rarement l'occasion d'admirer le spectacle imposant et sublime qu'ils ont rêvé avant leur départ, et qu'ils cherchent à leur arrivée. En été les tempêtes sont rares, et n'en a pas qui veut. J'ai vu de bons Parisiens s'en retourner chez eux, après une ou deux semaines d'attente, sans avoir pu réussir à se faire mouiller autre chose que le petit bout des pieds par la lame qu'ils allaient défier intrépidement chaque matin sur les tranquilles bords de nos rivages; et si en dégustant *l'onde amère,* de l'extrémité du doigt, ils ne lui avaient pas trouvé la saveur salée traditionnelle, ces bonnes gens auraient été de force à soutenir qu'on les avait trompés, et que l'onde qu'on leur avait fait voir n'était autre chose qu'un lac d'eau douce, ou quelque mare artificielle, creusée aux dépens des flots de cette Seine embourbée qu'ils venaient de laisser à Paris. Rien, en effet, ne donne une idée plus désavantageuse de la majesté de l'Océan que la portion de mer que l'on aperçoit du haut des jetées du Havre. Autant vaudrait-il avoir sous les yeux l'onde inanimée d'un beau lac, que ces flots bourbeux sémillés par les eaux de la rivière, et prosaïquement encadrés par les côtes assez insignifiantes qui semblent gêner, dans leur mouvement naturel, les lames jaunâtres dont notre rivage est quelquefois sali. L'Océan, avec ses longues vagues bleuâtres et sa houle éternelle, serait en effet bien difficile à deviner en présence du lambeau de mer que l'on vient admirer chez nous. Notre rade, prise pour spécimen de l'Atlantique, calomnie, on peut le dire, la haute mer, et c'est là cependant tout ce que nous avons à offrir de mieux aux étrangers qui nous font l'honneur de se déranger pour venir admirer nos curiosités.

Cependant, pour être juste, nous devons tenir compte de quelques autres sujets d'histoire maritime, bien dignes, à coup sûr, d'exciter l'intérêt et d'exercer le goût des amateurs.

Au nombre des navires magnifiques qu'on peut leur montrer avec un certain orgueil nautique, on distingue d'abord les paquebots américains, chefs-

d'œuvre de luxe encore plus que de construction et de gréement. Tout, dans ces beaux et *nobles* bâtimens (1), mérite d'être examiné avec soin et discernement. Mais, par malheur, la plupart des curieux qui les visitent apportent dans leur inspection rapide aussi peu de méthode que d'envie réelle de s'instruire. Un Parisien (qu'on me pardonne cette dénomination qui, en marine, a quelque chose de sacramentel), un Parisien, disions-nous, arrive à bord d'un paquebot, en parcourant d'un pas incertain la planche commode et solide qu'on a préparée pour faciliter aux étrangers le passage de la terre ferme à bord. La première chose qu'il demande à voir en sautant sur le pont du navire, c'est la chambre du capitaine et des passagers. Le seul objet qui le frappe, c'est le boudoir élégant réservé à chaque voyageur. Il passera une demi-heure à fouler complaisamment les riches tapis qui recouvrent le tillac, à admirer en détail, et la fine ébénisterie des emménagemens, et le génie parfait avec lequel on a réussi à transporter dans ces salons de navire tous les raffinemens du luxe que l'art peut inventer pour décorer les plus beaux hôtels de nos capitales. Mais ne croyez pas que notre observateur pousse plus loin ses recherches! Il se contentera d'admirer, dans l'installation du bâtiment, les choses et les objets qu'il a mille fois vus à terre dans de riches appartemens, et qu'il pourra retrouver, quand il lui plaira, tout aussi bien dans un hôtel garni qu'à bord d'un trois-mâts. Ce qui fixe le plus invariablement son attention, c'est ce qu'il connaît déjà. Ce qu'il négligera, c'est à coup sûr ce qu'il n'a jamais vu. Si vous voulez lui faire remarquer la roue du gouvernail du paquebot, et la boussole transparente, nichée si brillamment dans son habitacle de cuivre, il tournera le dos à cet instrument si précieux, providence des marins abandonnés sur les flots, pour aller voir l'office du maître-d'hôtel ou la cabane enfumée du cuisinier! Parlez-lui du gréement du navire, et il jettera à peine un regard distrait sur cette haute mâture et ces cordages si frêles, et pourtant si puissans, destinés à braver les tempêtes de l'Océan. Essayez de lui faire mesurer de l'œil la profondeur de la cale et l'étendue de l'entrepont, vous n'obtiendrez de lui ni un seul cri de surprise, ni une seule de ces questions que l'étonnement place comme une inspiration sur le bout des lèvres des curieux. Peu lui importent les prodiges que l'art le plus extraordinaire et le génie le plus prévoyant sont parvenus à réunir à bord d'un bâtiment de 100 pieds de long! Ce n'est pas le chef-d'œuvre de l'esprit humain que veut admirer notre observateur. Il a bien autre chose à faire, ma foi! C'est de la confortabilité de la vie de bord qu'il cherche avant tout à se rendre compte : ce sont les détails du ménage maritime qu'il veut enregistrer sur ses tablettes; et après avoir demandé le prix du passage pour New-York, et la longueur ordinaire de la traversée, il quitte le paquebot, enchanté, enthousiasmé d'avoir trouvé sur un *vaisseau marchand* un piano de Hertz, une bibliothèque française, et un cuisinier qui dit avoir fait ses classes chez Véfour ou chez Véron!

Tous les explorateurs parisiens, cependant, ne méritent pas le reproche de frivolité que nous venons d'adresser à la masse des visiteurs. Il en est qui, s'attachant avec une persistance inexorable au solide des choses maritimes dont ils veulent avoir une idée exacte, veulent à toute force, en arrivant dans un port de mer, essayer des tempêtes, braver des orages, le ciel fût-il serein, et la mer fût-elle unie comme une glace. A des pélerins aussi exigeans, les gens du pays s'arrangent pour offrir des bourrasques artificielles et des naufrages factices; car si Paris sait quelquefois éblouir les provinciaux par l'éclat ou l'illusion de ses merveilles, la province aussi peut de temps à autre étonner à force d'industrie la présomptueuse curiosité de nos métropolitains.

Il est dans nos ports de mer des marins retraités, de vieux pêcheurs invalides qui ne pouvant plus gagner leur pain sur ces flots dont ils ont été si rudement battus pendant vingt-cinq ou trente ans de leur pénible vie, se mettent avec une frêle embarcation à la disposition des étrangers à qui il prend fantaisie de faire une petite excursion sur rade. Ces braves gens, placés sur un quai, à quelques pas du canot qui attend des pratiques, ressemblent assez à ces pauvres diables qui invitent les passans à se donner le plaisir de la lanterne magique, dont un modeste et sale rideau couvre les prodiges d'optique. La lanterne magique de nos vieux marins, c'est la mer : les fils dont il se servent pour montrer les tableaux qu'ils tiennent en réserve, sont les drisses de leurs voiles, les écoutes de leur *misaine* et de leur *taille-vent*. Le prix qu'ils exigent pour révéler aux yeux des amateurs leur pièce curieuse à eux, diffère seul un peu de la simple rétribution au moyen de laquelle on peut se procurer sur les boulevarts la satisfaction de voir la bataille brûlante de Marengo, ou d'assister au passage foudroyant du Pont-d'Arcole. Ils prennent un peu cher, les industriels de nos rivages; mais aussi quelles curiosités ils vous montrent pour votre argent!

Les conditions du marché qu'ils passent avec vous avant la promenade se ressentent presque toujours de l'ambiguité que les Normands ont soin de laisser subsister dans leurs engagemens, en apparence les plus positifs. Si vous leur demandez combien ils vous prendront pour vous charroyer, ou, selon leur expression, pour vous *trinqueballer* une heure sur l'eau, ils ne vous répondront pas : « Il ne vous en coûtera que la simple

(1) Les Anglais, en parlant d'un beau et élégant navire, disent que c'est un *noble-ship*. Cette belle expression manque dans le langage usuel des marins français.

bagatelle de 15 ou 20 francs; » ce serait là se lier trop évidemment pour une somme déterminée d'une manière trop précise. Mais s'ils sont trois hommes, par exemple, ils vous diront avec autant de feinte bonhomie qu'il leur sera possible : « Messieurs, ce sera une pièce de *cinq francs* pour chacun de vous. » Et vous, abusés sur l'identité des bases du marché, vous vous confierez sur les flots, à ces cicérones malicieux, croyant n'avoir qu'une quinzaine de francs à payer pour votre excursion hauturière; mais quand arrive le moment de régler les comptes, et que vous croyez n'avoir que trois pièces de cent sous à payer à vos trois créanciers, ils vous prouvent qu'au lieu de trois, ils sont quatre, et si, jaloux de ne lâcher vos espèces qu'à bon escient, vous les questionnez pour découvrir le quatrième et mystérieux individu de l'équipage, ils s'écrieront d'un air goguenard : « Et pour qui donc prenez-vous ce bateau? » — Car vous saurez que, dans le partage des bénéfices, le bateau compte toujours pour un homme! C'est là un cours de droit nautique qu'il faut faire, quand on veut apprendre à naviguer dans nos ports de mer, et se donner le plaisir de se faire promener en rade avec deux ou trois matelots possesseurs d'une barque qui compte toujours pour un homme, eu égard aux frais qu'exigent son entretien et les avaries qu'elle peut éprouver d'un moment à l'autre.

Les bateaux d'excursion destinés aux flâneurs sont presque toujours pourvus d'une boussole, meuble de bord inutile s'il en fût, pour des embarcations qui ne s'éloignent jamais de plus d'un quart de lieue du rivage. Mais cette précaution, indispensable pour les grands navires seuls, devient au moins fort utile pour commencer le cours de petites mystifications que l'expérience des bateliers prépare à l'inexpérience de leurs crédules pratiques.

Aussitôt que la barque a quitté les bords du quai, et que les voiles ont été livrées à la douce brise qui les enfle mollement, le patron, l'œil fixé avec préoccupation sur sa boussole, ordonne la manœuvre, gourmande quelquefois ses gens, et va même, quand la physionomie de ses passagers encourage sa hardiesse, jusqu'à faire semblant de consulter la hauteur de l'astre qui parcourt tranquillement le ciel que l'on voit jaunir à l'horizon. Dans ce moment solennel pour les promeneurs, les matelots et le patron entament une conversation technique, destinée à produire son effet sur ceux qui se taisent pour n'en pas perdre un mot. L'un des interlocuteurs parle du temps qui *menace* dans l'ouest; l'autre fait remarquer que la mer *brasille*, et qu'avant vingt-quatre heures, il en *fusillera* de sud-est ou de nord-ouest. Le patron, le dernier de ces petits prophètes, n'interrompt l'entretien que pour commander aux jaseurs, d'une voix de Stentor, *de bien veiller devant par rapport aux dangers!*

A ces mots, comme on le pense bien, les passagers frémissent. C'est le dénoûment du petit drame qu'on leur a préparé, et qui s'avance pour eux de toute la vitesse du canot, qui continue à filer toutes voiles dehors.

L'embarcation, en effet, vient de toucher sur un écueil ou sur le fond du rivage, et elle a touché d'autant plus sûrement que le patron a gouverné tout droit sur le rocher ou sur la grève, pour ne pas manquer son coup. Pour peu que l'eau soit tiède et bonne, les matelots, afin de rendre la scène plus vraisemblable, se troussent les culottes, et descendent à la mer le long du canot qu'il s'agit alors de remettre à flot. Le commandement imposant du patron, dans cette circonstance périlleuse, prend un ton plus grave, acquiert une portée plus haute. Les marins sont attentifs et dociles: les passagers pâlissent: c'est l'heure du dévoûment ou de la peur. Le chef de l'équipage, convaincu de l'inutilité des moyens employés jusque là pour *raflouer* le bateau qu'il fait pencher tant qu'il peut, pour mieux épouvanter son monde, a recours aux mesures extrêmes. « Jetons le lest à la mer, s'écrie-t-il, et poussons dur sur nos avirons. » L'ordre est exécuté; la douzaine de gros cailloux qui pesaient sur la carlingue est envoyée par-dessus le bord. Chacun saisit un aviron, qu'il appuie sur le fond et qu'il pousse de toutes ses forces à l'autre extrémité. On chante des *ohé!* et des *ah! hop!* pour agir ensemble et réunir la masse des efforts au même instant, afin d'atteindre le but commun. Les passagers les moins intimidés, demeurés jusque là spectateurs oisifs de toutes les peines qu'on s'est données pour les sauver du naufrage, ne veulent pas rester en arrière de zèle; ils s'emparent aussi d'une rame ou d'un manche de gaffe, et, à l'imitation des marins qui donnent l'exemple, ils s'efforcent, le plus maladroitement du monde, de se rendre le plus utiles qu'ils peuvent pour échapper au danger dont les malicieux matelots rient sous cape, tout en faisant mine d'être fort inquiets sur l'issue de cet événement de mer.

Enfin, au bout d'une demi-heure de travail et de fatigue, la chaloupe qui d'elle-même se serait remise à flot sans les efforts qu'ont faits les marins pour la tenir échouée, la chaloupe glisse en arrière sur le fond : sa poupe fait un bond : un dernier *houra* de l'équipage achève de l'arracher au rivage sur lequel sa quille tenait encore. La lame du large clapote le long de ses bords et lui imprime doucement le mouvement régulier du roulis et du tangage. Tout est sauvé : l'avare Neptune a manqué sa proie. Les passagers, ivres de joie et de bonheur, reverront Paris, leurs familles et leurs amis. Un peu d'eau de mer, il est vrai, est entrée dans la cale, a mouillé les escarpins et les bas à jour des imprudens ou des imprudentes qui ont bravé tous les périls pour

faire une promenade sur l'eau. Mais que sont ces légers inconvéniens pour des gens qui viennent d'échapper à leur perte! Plus le danger couru a été imminent, plus il est doux de revoir le port et de pouvoir raconter les angoisses par lesquelles on a passé. Les voiles, abattues pour un instant, sont rehissées à tête de mât; le pavillon national, que l'on a mis en *berne* en signe de détresse, flotte majestueusement sur l'arrière de l'embarcation, arrachée aux écueils qu'elle a labourés. Les matelots, pour rétablir leurs forces épuises, boivent une lampée de grosse eau-de-vie dans la gourde qu'ils se passent de main en main. Les passagers, devenus presque marins par la vertu du danger qu'ils croient avoir couru, s'identifient tellement avec les mœurs du bord, qu'ils prennent aussi la gourde et qu'ils hument le coup d'eau-de-vie avec leurs hôtes. L'idée du péril commun rapproche si vite la distance et nivelle si bien toutes les conditions à la mer! Souffrir, craindre et se sauver ensemble, n'est-ce pas faire le cours le plus complet d'égalité sociale!

La barque a orienté pour regagner le port. Nos navigateurs voient bientôt se dessiner distinctement devant eux les jetées qu'ils ont quittées quelques heures auparavant, et qu'ils ont été sur le point de ne plus revoir. Avec quel plaisir ils retrouveront leur hôtel, un bon dîner bien chaud et des vêtemens bien secs! Que de fois, dans leur vie paisible, ils se rappelleront leur barque penchée, battue par la vague mugissante, le commandement sinistre du patron, et la pâleur des gens de l'équipage se jetant à l'eau pour échapper à une mort presque certaine!

La chaloupe a touché le quai. La terre a reçu nos promeneurs; et leurs pieds tremblent encore comme s'ils foulaient le tillac du canot agité qu'ils viennent de quitter pour toujours. On est tout à l'ivresse dans des momens aussi doux; mais les hommes du bateau suivent leurs passagers qui, ramenés par l'importunité de leurs conducteurs au détail des choses vulgaires, se rappellent qu'il faut payer les plaisirs qu'ils se sont donnés. On solde le compte convenu. On avait fait un prix pour la promenade, mais le naufrage n'avait pas été prévu, et les hors-d'œuvre se paient toujours en sus. Dans le moment critique de leur navigation, nos Argonautes auraient bien donné toute leur fortune, peut-être, pour toucher le moindre petit coin de terre ferme; mais une fois ce moment passé, les espèces sonnantes ont recouvré tout leur prix. Les bateliers demandent 10 à 12 fr. pour le *sauvetage* qu'ils ont opéré en se dévouant. Les gens sauvés, après avoir débattu long-temps le prix qu'ils attachent à la vie, consentent à leur donner une pièce de cent sous pour toute indemnité, et les marins ont l'air de se repentir d'avoir fait des ingrats.

AMÉDÉE GRÉHAN.

HISTOIRE MODERNE.

Capture et Évasion.

I.

Le corsaire *la Césarine*, armé de quatorze canons, et monté par cent dix hommes d'équipage, partit de la Pointe-à-Pitre, en mars 1797, pour établir sa croisière dans l'est de la Barbade.

C'était une belle embarcation très-convenable pour sa destination, marchant bien, tirant peu d'eau, et portant la voile sans jamais s'en fatiguer.

Après environ un mois de croisière le corsaire se trouvait à 50 lieues de terre, lorsque la vigie, qui depuis long-temps n'avait eu à signaler que des bâtimens caboteurs sans importance, cria du haut de la mâture qu'elle apercevait une voile au vent du corsaire.

Toutes les longues-vues se dirigèrent bientôt sur le point que le soleil faisait briller à l'horizon en frappant les voiles; on gouverna le plus près possible du lit du vent, et peu de temps suffit aux impatiens croiseurs pour reconnaître dans cette rencontre un bâtiment marchand. L'irrégularité de son allure ne laissa bientôt plus de doute à cette supposition, et *la Césarine*, ayant doublé de voiles, poussa de fréquentes bordées afin de l'approcher aussi promptement que possible. La dérive du marchand était du reste assez grande pour réunir bientôt les deux navires.

Une heure et demie après le moment où il avait été signalé par la vigie, on en était à portée de canon.

La Césarine hissa son pavillon en l'assurant d'un coup de ses gaillards. Le bâtiment chassé répondit sur-le-champ en déployant à sa corne le yack anglais, qui s'effaça un moment dans la fumée de son coup de canon. Les deux pavillons furent les enjeux de la partie.

L'intervalle de temps que la distance eût encore apporté à la réunion des deux navires fut tout-à-coup diminué par la manœuvre du bâtiment anglais, qui laissa arriver pour prendre poste de combat.

Le capitaine du corsaire reconnut alors qu'il avait affaire à un paquebot monté d'un grand nombre de passagers et d'un nombreux équipage, et qu'il était armé de seize canons, d'un calibre plus fort que le sien.

Le combat s'engagea, et des deux côtés le feu fut vif et maintenu; la défense était aussi opiniâtre que l'attaque; les explosions se succédaient avec rapidité. Le bâtiment anglais, dont la coque élevée dominait les gaillards du corsaire, lui faisait un dégât affreux dans son gréement et parmi son équipage, tandis que les boulets de

celui-ci allaient trouer les préceintes du marchand, à bord duquel régnait la plus grande ardeur. Les choses, en durant ainsi, ne pouvaient que devenir fatales au corsaire, qu'une avarie dans sa mâture pouvait d'un instant à l'autre réduire à sa seule défense; aussi, son capitaine jugea-t-il qu'il fallait tenter l'abordage.

Les grappins furent hissés, des paquets d'artifices prêts à être lancés sur le pont du trois-mâts, et le commandement de loffer donné au timonnier. Mais quoique la distance qui séparait les deux bâtimens fût peu considérable, le corsaire n'eut point assez d'erre pour arriver à temps contre l'ennemi, qui, prévoyant cette manœuvre, avait lui-même porté son cap dans le vent, de sorte que, n'ayant pu effectuer l'abordage, *la Césarine* se trouva sous la hanche du bâtiment anglais, et, dans cette position peu favorable pour la première, le combat continua, vigoureusement soutenu par la mousqueterie.

L'abordage était pour le corsaire français la seule chance favorable qu'il eût de mettre à fin un engagement dont la perte de ses hommes rendait le résultat inquiétant pour lui. Aussi, dès ce moment, tous les efforts du capitaine français se résumèrent-ils à faire dans la mâture de l'ennemi quelques avaries qui l'empêchassent à l'avenir de refuser l'abordage. Depuis quelques instans les canons de *la Césarine* avaient ralenti leur feu, et les hommes, armés d'espingoles, s'étaient précipités sur le beaupré d'où, choisissant mieux leurs ennemis, ils en abattaient un grand nombre. Mais le capitaine du corsaire, se servant d'une pièce à pivot dont la longue volée rendait fort juste le pointage, parvint avec un rare bonheur à abattre le grand-mât de hune du trois-mâts. Désemparé de la sorte, le navire arriva sous l'action de ses voiles d'avant, maintenues hautes, et tout le fardage, qu'avait entraîné, dans sa chute, le mât de hune, sa vergue et ses manœuvres; ces débris servirent merveilleusement de pont aux Français qui, le sabre au poing, s'élancèrent en masse sur le pont du bâtiment anglais.

En quelques instans le pavillon tomba; la partie était gagnée.

Mais la longueur du combat et la position désavantageuse que *la Césarine* avait gardée pendant quelque temps sous la portée du trois-mâts, avaient causé la mort de beaucoup de marins. Dix-neuf hommes, officiers et matelots, étaient hors de combat. Le premier lieutenant avait reçu deux balles dans la tête, au moment où il s'élançait à l'abordage.

Le deuxième lieutenant, que la mort de son supérieur élevait à son grade, fut chargé par le capitaine du corsaire d'examiner la prise. Blessé lui-même, cet officier, suivi de seize hommes, s'avança sur le pont du bâtiment capturé pour en prendre possession et y arborer le pavillon de France, Mais la longueur du combat, l'enivrement que cause une longue mêlée, l'odeur de la poudre et la soif de la victoire avaient tellement exaspéré ces matelots, que, brunis par la fumée, tachés de sang et enthousiastes de la réussite de cette longue affaire, ils tombèrent à bord du bâtiment anglais, plutôt comme une bande de démons que comme des vainqueurs généreux. L'alarme fut générale; l'équipage et les passagers s'enfuirent dans les parties les plus reculées du navire.

Quelque pacifiques, malgré leur dehors alarmant, qu'eussent été les intentions des corsaires en prenant possession de leur prise, plusieurs furent choqués de cette réception, qui accusait leur générosité; aussi s'élancèrent-ils à la poursuite des Anglais, qui se réfugiaient dans l'entrepont, dans le poste et dans toutes les parties les plus obscures du bâtiment; en vain le lieutenant les appelait-il en se faisant lui-même une contenance calme qui leur imposât. Il réussit à grand'-peine à calmer l'humeur exaltée de ses hommes, qui, en fouillant l'avant du navire anglais, y avaient trouvé blottis cinq prisonniers français, provenant d'une capture faite par le trois-mâts sur un brig bordelais rencontré l'avant-veille.

L'ordre parvint peu à peu à être rétabli. Les marins français, dont le nombre se trouva renforcé des cinq prisonniers, s'occupèrent des détails de la manœuvre et de la réparation des avaries. Le trois-mâts anglais était monté par soixante hommes d'équipage et dix-huit passagers. Un colonel qui se trouvait parmi ces derniers, et qui avait pris part à l'action, fut blessé dans la mêlée; le nombre des hommes mis hors de combat avait été de vingt marins, plus le colonel passager.

Vers le soir, les deux bâtimens firent route de conserve pour la Guadeloupe.

Les passagers reprirent leurs cabanes dans la chambre du paquebot, et toute la nuit fut employée à réparer le désordre du gréement, et à faire le plus de toile possible. Le corsaire se tint à distance jusqu'au matin.

Au point du jour, on aperçut un navire dans le vent: l'attention de la vigie s'étant portée dessus, on reconnut bientôt que c'était une frégate qui, couverte de voiles, paraissait vouloir donner la chasse aux deux bâtimens.

Aussitôt que les observations du capitaine du corsaire ne lui eurent plus laissé de doute sur les intentions de ce nouveau bâtiment, il donna ordre à son premier lieutenant, qui montait la prise, de changer de route en faisant le plus de toile possible; dans le cas où cette chasse dût les séparer, le rendez-vous fut donné au vent de l'île qu'on devait atteindre.

Dès que la frégate se fut aperçue que les deux bâtimens prenaient une route différente, elle mit le cap sur le trois-mâts, et lui appuya la chasse.



Le corsaire continua sa route.

La frégate marchait bien ; la brise était fraîche; en moins d'une heure elle commença à canonner le paquebot, qui, tout en livrant au vent ce qu'il avait de voiles, ne pouvait se soustraire à la poursuite dont il était l'objet. Bientôt les deux bâtimens furent bord à bord, et tout espoir d'échapper étant évanoui, le trois-mâts hissa son yack renversé, en masquant ses voiles de l'arrière.

La frégate prit à son tour possession du navire que manœuvraient depuis le matin les matelots français. Aussitôt que son équipage y fut installé, elle essaya de rejoindre le corsaire, qui paraissait encore à l'horizon. Mais la nuit étant survenue, elle fut obligée de renoncer à l'espoir de cette nouvelle capture.

Le surlendemain, au point du jour, la frégate et le paquebot anglais mouillèrent en rade d'Antigues, et les prisonniers descendirent dans les chaloupes pour être conduits sur les pontons.

Cette frégate, venue de nouveau river les fers des malheureux marins bordelais, qui un moment avaient respiré l'air de la liberté, était *la Thamar* de S. M. britannique.

II.

Dans la même journée du mouillage, en petite rade d'Antigues, de la frégate anglaise avec sa prise, une embarcation chargée de prisonniers se dirigea vers un vieux ponton échoué dans le fond de la rade. 40 marins français, que gardait un détachement de troupes anglaises, reçurent les compagnons d'infortune que les chances de la guerre livraient à cette misérable vie de pontons, dont le souvenir fait encore mal, malgré les vingt années qui semblent avoir cicatrisé les plaies qu'ils firent à nos vieux marins.

Le traitement que subissaient les malheureux entassés sur le ponton était déjà tellement rigoureux, que l'arrivée de prisonniers nouveaux ne pouvait que rendre plus misérable leur situation, en limitant davantage l'espace déjà fort rétréci que la capacité du bâtiment laissait aux anciens prisonniers. La nourriture que chaque jour on distribuait aux Français était si détestable, que beaucoup d'entre eux étaient tombés dans un état de dépérissement qui du corps avait gagné l'intelligence, et que des maux de toutes sortes s'entassaient chaque jour dans ces cachots flottans. L'eau même n'était pas buable puisée ; dans un étang voisin du rivage, elle était offerte aux malheureux avec son limon et les mille insectes qui la peuplaient; pour la boire, il fallait qu'elle subît des préparations d'autant plus difficiles à accomplir, que les prisonniers étaient privés des meubles de première nécessité dans la vie domestique. Le biscuit, dont une faible ration était chaque matin distribuée à chacun d'eux, avait vieilli dans les magasins de l'île; la moindre pression le réduisait en poussière, les vers même semblaient s'en être retirés. Enfin, tout ce qui constitue les exigences matérielles de la vie manquait ou était défectueux autour des habitans du ponton sur lequel l'équipage de *la Césarine* montait pour partager les maux qui y régnaient déjà.

Ce ponton était un bâtiment marchand d'environ trois cents tonneaux, ruiné dans toutes ses parties. A demi coulé, l'eau battait dans sa cale, et s'élevait presque jusqu'aux planches qui formaient l'entrepont, sur lequel étaient entassés les prisonniers; cette eau, corrompue par le séjour qu'elle avait fait dans le bâtiment, exhalait des miasmes que pestiférait la chaleur. Sur le pont, le soleil brûlant du jour ne laissait que le choix du supplice, entre les deux parties du navire où il poursuivait les prisonniers. Les marins apprécieront l'horrible position de ces infortunés, qui, retirés dans leurs mauvais hamacs au milieu d'un air empesté, recevaient jusque dans leur couche l'eau que le mauvais état du pont laissait filtrer quand il pleuvait. Point d'abri, une nourriture détestable et insuffisante pour le corps, et pour l'âme l'obsession d'une éternelle pensée de liberté !

Le ponton était gardé par un détachement de soldats allemands, qui, par intérêt, apportaient pourtant quelques soulagemens au sort de ceux des prisonniers qui possédaient encore quelque argent. Aussi avait-on essayé plusieurs fois de mettre à profit leur cupidité, en la faisant servir à quelque acte d'évasion nocturne. Mais la vigilance était si grande, et le respect pour leur consigne si superstitieux chez les gardiens, qu'il était presque impossible de tenter un coup de main aussi important avec quelques chances de réussite.

Pourtant, les marins provenant de *la Césarine* s'étaient, dans leur malheur commun, jusque là presque toujours réunis pour leurs projets de liberté. Un soir que le temps était calme, et que la nuit promettait de la sérénité, un joli côtre anglais vint mouiller en rade, au large du ponton, fixé lui-même sur de fortes ancres à une lieue de terre. A la vue de ce petit bâtiment, dont les voiles venaient d'être roulées contre le mât, et qui avait toute l'allure d'un bon marcheur, un frisson de liberté parcourut les prisonniers français; des regards s'échangèrent, qui traduisirent les pensées; tacitement, et comme d'un commun accord, chacun conçut l'espoir de s'emparer du côtre, et d'en faire une planche de salut. La difficulté consistait à se dérober à la surveillanc des gardes pour abandonner le ponton ; mais l'espoir, qui diminue les difficultés, prépara en secret chaque scène du drame qui pouvait se dénouer ou tragiquement ou avec bonheur, et l'enjeu de cette hasardeuse partie, c'était la liberté. Quels risques

ne pouvait-on pas affronter pour la conquérir!

Il y a chez les hommes qu'une longue captivité a retenus au milieu des privations de toute espèce un abaissement des facultés morales qui les rend indifférens aux événemens qui les entourent. Pour eux, ce qui peut arriver de plus heureux, c'est une amélioration dans le traitement qu'ils subissent. Ils semblent s'être arrangés pour une existence qu'ils ont acceptée, et dont rien ne pourra intervertir la monotonie normale; l'idée de se soustraire à leur misérable existence ne parvient à leur intelligence qu'à travers mille difficultés qui ont à leurs yeux un aspect insurmontable pour ce qui leur reste d'énergie; l'âme s'est hébétée à mesure que se ruinait le corps, tous les événemens passent sur eux comme la pluie sur le marbre; les sensations ne pénètrent pas au-delà de l'épiderme. L'idée fixe se rattache à des petites améliorations domestiques; il semble que tout ce qui dépasse une certaine portée leur soit étranger. Chez d'autres hommes, au contraire, toute la vie se réfugie dans le cerveau, quand le corps se débilite; ils vivent en avant du temps qui passe; leur âme se consume en projets que l'avenir ne réalise jamais; mais l'espoir qui les trompe a toujours sa douceur; celui de la liberté les soutient, et l'intelligence qui s'en nourrit communique de sa force au corps défaillant. Je ne sais de ces deux positions laquelle est la moins malheureuse.

A la vue de ce côtre, mouillé à deux encâblures de leur ponton, une douzaine de prisonniers s'émurent de ce besoin de liberté qui reste toujours vivant chez le plus grand nombre de ceux que n'abattent point les douleurs physiques. Quelques-uns résolurent, dès cet instant, de profiter de la nuit pour la périlleuse tentative, dont la présence de ce petit bâtiment rendait plus probable les chances de réussite. Un des prisonniers, le capitaine Bablot, qui aujourd'hui commande à Bordeaux un bâtiment de commerce, et de qui nous tenons les détails de cette évasion, observa sur la côte un moulin qui pouvait servir à aider la direction à prendre pour rejoindre le côtre à la nage.

Le côtre, le ponton et le moulin étaient sur une même ligne. On conçoit qu'en quittant un de ces points pour se diriger sur l'autre, il suffisait de se maintenir dans cette ligne qui les réunissait tous. L'important pour nos prisonniers, c'était que le petit bâtiment n'appareillât point avant le lendemain matin.

La nuit venait; chacun fit secrètement ses préparatifs de voyage. A sept heures, l'obscurité était assez complète pour favoriser la fuite des prisonniers; mais il fallait attendre que l'ordre régnât sur le ponton, et que les consignes fussent remplies. On fit descendre les prisonniers; chacun d'eux gagna son hamac; sept ou huit seulement, plus favorisés par les soldats de garde, restèrent sur le pont, afin de distraire ceux-ci d'une vigilance qui eût compromis la réussite du projet nocturne. Quelques bouteilles de tafia, dont on fit le sacrifice, avec tout ce qu'on put rassembler d'argent parmi les fuyards, suffirent pour détourner l'attention des gardes de leur surveillance au dehors.

Quand l'épaisseur de la nuit fut complète, tous ceux des prisonniers qui sentaient en eux l'énergie nécessaire pour fuir aussi périlleusement, se dirigèrent vers une partie du ponton qui communiquait avec la mer par un sabord voisin de la flottaison. Chacun d'eux était nu jusqu'à la ceinture; un pantalon de toile ceignait leurs hanches; un mouchoir enveloppait leur tête.

Armés de ce qu'ils avaient pu rassembler de couteaux, au milieu de la surveillance dont ils étaient l'objet, ils se glissèrent un à un dans l'eau qui battait à quelques pieds au-dessous du sabord. Un rocher que la mer laissait à découvert à une petite distance du ponton, sur la ligne qui menait au côtre, fut le premier point où l'on convint de se réunir; là, mieux qu'à bord, on pourrait se concerter sur les dernières mesures à prendre avant de gagner le côtre, et ce premier repos servirait à retremper les forces de ceux des marins qui se sentiraient fatigués par une nage trop pénible pour leur corps affaibli.

Au milieu de l'opération, un accident qui prit d'abord un certain caractère de gravité, vint compromettre le résultat de cette hasardeuse tentative. Un des prisonniers français qui s'était avancé au sabord, se trouva arrêté au passage par l'étroite dimension qu'il offrait à l'épaisseur de son corps. Ses camarades, qui, restés derrière lui, attendaient avec une impatience qu'on appréciera le moment de se lancer dans la mer, le poussaient au dehors sans égards pour les souffrances qu'ils causaient à ce malheureux; ses cris, quoique étouffés, pouvaient, en se multipliant, parvenir aux oreilles des gardes, en même temps qu'un plus long retard approchait d'instans en instans l'heure où la première ronde de nuit constaterait l'absence des fuyards. La position des prisonniers était des plus critiques; étonnés de n'être pas suivis par leurs camarades, ceux des marins qui étaient déjà dehors, sans connaître l'accident qui entravait la sortie des autres, n'osaient s'avancer au large, dans la crainte de se voir découverts. Le malheureux marin parvint pourtant à attirer sur lui leur attention, et, reconnaissant la cause du retard qu'éprouvait son évasion, ils se rapprochèrent de la carène du ponton pour essayer de lui porter secours. Mais l'auxiliaire des prisonniers du dedans devait être plus efficace; leurs efforts parvinrent à retirer de l'étroit sabord leur malheureux camarade, qui, rentré dans l'intérieur du bâtiment, se trouva si souffrant des incroyables efforts qu'il avait faits pour avancer ou reculer dans cette position

malencontreuse, qu'il renonça à l'évasion dont jusque là il avait été un des plus chauds partisans. Alors tous ceux des prisonniers qui jaugeaient la mesure rigoureuse se présentèrent au sabord, et plongèrent dans la mer. Quelle devait être la torture morale de ce malheureux qui voyait un à un se séparer de lui ses camarades de captivité! Une fois encore, lorsque les premières douleurs de sa première tentative se furent peu à peu apaisées, il essaya de nouveau de franchir cette barrière qui s'était ouverte pour ses compagnons; mais ce fut inutilement : le dernier s'échappa, le malheureux resta le pied rivé à la chaîne! Les prisonniers dirigèrent leur nage vers le rocher dont nous avons parlé plus haut.

Les plus habiles nageurs arrivèrent les premiers; neuf s'y trouvèrent d'abord réunis; on ignorait au juste le nombre des prisonniers échappés. L'un des derniers arrivés assurait être sorti du ponton après douze ou quinze de ses camarades. Dans ce moment une agitation de lumière sur le ponton indiquait une ronde de nuit que les gardiens avaient coutume de faire, mais qui n'avait point d'heure réglée. Ce soir-là, la précipitation avec laquelle les surveillans semblaient y procéder était un bien vif motif de crainte pour les pauvres fuyards qui avaient à redouter la découverte probable de leur évasion. Le rocher était étroit, recouvert d'algues et de mousses marines; sa surface glissante offrait peu de prise aux matelots pour s'y cramponner; leur nombre excédait déjà ce que pouvait en porter son étendue. Pourtant, si l'inquiétude que causait à ces malheureux la visite de ronde qui s'effectuait probablement sur le ponton, était poignante, leur humanité la combattait et les empêchait de fuir, en pensant à ceux de leurs camarades qui leur manquaient encore. L'état de faiblesse où plusieurs étaient réduits pouvait leur être fatal dans ce premier essai de leur reste de vigueur, et il y avait encore à redouter qu'inhabiles à se guider dans la nuit, ces pauvres marins ne parvinssent pas à rejoindre le rocher, premier point de station arrêté d'un commun accord avant le départ. La petite maison située sur la côte était devenue, en s'illuminant, le phare que, pour se guider dans l'obscurité, chaque nageur devait prendre soin de conserver derrière lui; de cette manière il devait infailliblement trouver le rocher d'abord, puis, en poursuivant, le petit côtre dont la masse noire estompée par la nuit ne pouvait se distinguer qu'à très-petite distance.

L'inquiétude des prisonniers était à son comble. Groupés sur leur rocher, le manteau de mousse qui le recouvrait rendait leur position très-fatigante; quelques-uns préféraient se tenir sur l'eau en *faisant la planche*, comme disent les nageurs. Pourtant, les fanaux dont les lumières avaient un moment disparu dans l'intérieur du ponton, se montrèrent de nouveau; mais aucune agitation ne décelait qu'on se fût aperçu de l'évasion des marins de *la Césarine;* car, après quelques allées et venues nonchalantes, tout se replongea dans l'obscurité, à l'exception de l'arrière du bâtiment, où un feu resta tremblant comme une étoile, pour aider les fuyards à rejoindre le point où ils se rendaient, en leur indiquant d'une manière précise celui qu'ils devaient fuir.

Soulagés du poids d'une aussi grave inquiétude, nos marins reprirent courage et confiance dans la réussite de leur aventureuse entreprise. On proposa de se remettre en route pour rejoindre le côtre sans attendre plus long-temps l'arrivée des traînards, que quelque nouvel accident imprévu pouvait avoir retenus près du ponton; au moment de partir, l'agitation des lumières trahie par l'eau pouvait les avoir rendus craintifs à s'écarter dans ce moment; mais plus d'une heure s'était écoulée depuis que les premiers avaient quitté le navire; une petite brise qui s'élevait de terre rendait plus chanceuse leur position..... On fit route pour le point où l'on pensait rencontrer le petit bâtiment sauveur.

Quelques hésitations s'étaient bien manifestées parmi les marins au moment de reprendre la mer : les avis se partageaient entre la terre qu'on voyait assez distinctement, et qu'on était bien sûr de ne pas manquer, et la recherche du bateau caché dans la nuit; mais les plus résolus représentèrent les dangers qui entoureraient encore les prisonniers sur l'île, les difficultés que présenterait, une évasion sans omettre combien seraient chanceuses pour leur liberté les recherches qu'au jour l'autorité ne manquerait pas de faire en reconnaissant leur évasion du ponton. Cette dernière observation entraîna à l'avis de celui qui l'émit tous les marins; la brise qui commençait à gonfler les lames défendait tous nouveaux retards; les nageurs attaquèrent conséquemment la mer.

Un reflet pâle qui se levait à l'horizon donnait un peu de transparence à la nuit, et semblait promettre le secours précieux de la lune. Nos marins nageaient avec toutes leurs forces en se dirigeant vers la pleine mer, sur laquelle la brise, qui augmentait d'instans en instans, roulait les lames plus courtes et plus multipliées. Après trois quarts-d'heure du plus pénible exercice, n'apercevant point le côtre, et s'étant parfaitement tenus dans la direction convenable, les fuyards commencèrent à sentir l'épuisement de leurs forces. Pourtant le courage moral les soutenait encore; un seul, plus abattu que les autres par la fatigue, résistait difficilement aux lames qui passaient sur lui ou brisaient sur sa tête; en s'étant tenus jusque là aussi rapprochés que possible les uns des autres, ils avaient pu s'observer mutuellement et veiller à ce qu'aucun

de leur camarades ne restât en arrière ; mais les lames qui se grossissaient sous l'effort de la brise rendaient cette observation plus difficile d'instans en instans, et le malheureux, dont l'affaiblissement des forces compromettait l'existence, disparut dans une lame qui se brisa sur lui.

Cette position était atroce, on avait à craindre que le côtre n'eût quitté la rade depuis le soir ; et comme aucun point désormais ne se présenterait au large pour s'y reposer de nouveau, les prisonniers n'osaient se hasarder davantage vers la pleine mer, bien qu'aucun d'eux, sans doute, ne se sentît en état de rejoindre la terre, le ponton ou la roche sur laquelle ils s'étaient déjà reposés.

A chaque moment, les plaintes de ces malheureux devenaient plus multipliées ; les lames, qui étouffaient leurs cris, augmentaient leurs souffrances. Deux ou trois d'entre eux, seulement, avaient conservé assez de force dans leur corps, et d'empire sur leur abattement, pour résister au découragement qui s'emparait de leurs camarades. Une circonstance les sauva... La lune, que les échancrures des montagnes avaient long-temps dérobée à la nuit, se montra tout-à-coup sur le versant d'une colline qu'elle semblait gravir. La mer se couvrit d'une teinte transparente, dans laquelle les yeux fatigués des nageurs cherchèrent avidement le côtre. Il était à 100 pieds d'eux.

Cette vue ranima leur courage ; les membres engourdis se retrempèrent dans l'espoir. Le petit côtre, dont le mât noir se balançait sous les rafales du vent, fut le but vers lequel chacun dirigea ses regards et ses efforts. En dix minutes, tout le monde était le long du bord.

Ici, des mesures de prudence devenaient nécessaires. C'était sur le pont de ce côtre que devaient se dénouer les incidens de la hasardeuse tentative des prisonniers. Il fallait donc que toutes leurs mesures tendissent à en assurer le succès. Un canot, qui était amarré à la traîne, servit provisoirement de retraite aux nageurs ; puis on convint que l'un d'eux grimperait à bord par la corde qui retenait l'embarcation, tandis qu'un second se jetterait de nouveau à la mer pour gagner l'avant et s'emparer du câble pour atteindre le pont. Une rapide inspection suffirait, et les autres marins, prévenus de l'état apparent du bateau, s'empresseraient d'y monter afin d'en prendre possession avec les chances de réussite que présenterait l'avantage du nombre.

Tout était silencieux à bord. Les marins grimpèrent avec précaution, et ne purent se compter que dans cet instant. Ils étaient huit...

Quatre matelots anglais qui dormaient dans une voile, sur l'avant du bateau, furent roulés et enlevés avec leur toile pour linceul ; on les jeta par-dessus le bord.

Le capot de la chambre, que la chaleur avait engagé le capitaine sans doute à laisser ouvert, fut barricadé à tout événement. Tout allait bien.

On juge de l'empressement que mirent les marins français à appareiller le petit côtre auquel ils allaient devoir la liberté. Les uns coupèrent le câble, les autres déferlèrent les voiles et les livrèrent au vent. Un homme s'empara du gouvernail et dirigea l'avant du bateau vers le large ; tout cela se fit sans parler, et comme par convention. Jamais appareillage ne fut plus rapide. La fatigue de ces malheureux se trouva en quelque sorte galvanisée par toutes les probabilités de réussite qui entouraient désormais leur entreprise.

Détaché du fond par la rupture de son câble, le bateau céda à l'impulsion de la brise de terre qui enflait ses voiles à mesure que les marins les déployaient.

La petite rade d'Antigues est gardée par un fort à la portée duquel il était impossible que ne passât pas le côtre. On voyait au loin, depuis quelques instans, une grande agitation de lumière sur le ponton, et tout faisait présumer aux fuyards que leur évasion était connue. En effet, un coup de canon parti de ce point porta bientôt dans la rade un signal de vigilance. Peu à peu les forts s'éclairèrent, on vit des lumières glisser sur l'eau avec les embarcations qui se détachaient à la poursuite des prisonniers. Le fort, sous la volée duquel allait passer le côtre, illumina ses embrasures, et la lune, qui s'était élevée au-dessus des grandes montagnes, vint donner à la nuit une transparence qui pouvait révéler la fuite des prisonniers.

Mais la brise, qui depuis plus de deux heures fraîchissait toujours, vint en aide aux prisonniers en précipitant leur course. La conformation de la rade et la disposition des roches exigeaient que le bateau passât à une petite distance du fort ; mais ce dernier danger était peu capable d'effrayer des hommes qui brisaient leurs fers. Le fort jeta ses boulets vers le petit côtre, dont rien ne paralysa la course. Les boulets s'égarèrent dans la nuit ; le bateau n'en tint pas compte ; il tanguait sous l'effort de sa voilure, emportant joyeusement les hardis marins qui s'en étaient rendus maîtres. On courut toute la nuit au large. Au jour, le bateau se trouva à portée d'une frégate qui hissa son pavillon, en l'assurant du coup de canon de guerre. Mais c'étaient les couleurs françaises. A défaut de pavillon, le côtre, en dirigeant sa route sur la croisière, fit suffisamment comprendre la nature de ses intentions. Un quart-d'heure après, les Français étaient parmi leurs frères, le patron d'Antigues aux fers dans la batterie, et le petit côtre à la remorque de la frégate.

Un officier de marine.



LES
Catamarans[1] anglais,

FRAGMENT DE L'HISTOIRE DE LA GRANDE FLOTTILLE DE BOULOGNE.

L'historien de la guerre maritime qui suivit la rupture du traité d'Amiens pourrait, dès le début de sa tâche, éprouver un grand embarras s'il n'avait, pour éclairer son jugement, que les opinions si diverses que l'on a émises sur le gigantesque armement préparé par Napoléon, dans les années 1803, 1804 et 1805, pour l'invasion de l'Angleterre.

Ainsi, l'on prétendit dans le temps, et quelques personnes soutiennent encore aujourd'hui, que les Anglais n'ont jamais regardé comme sérieux les projets de l'empereur, et n'ont eu aucune frayeur de la descente. Heureusement le contraire a été prouvé par les faits, et c'est désormais chose bien avérée que les Anglais crurent à la descente et passèrent près de deux années en proie aux plus vives alarmes.

Ces alarmes redoublèrent surtout lorsqu'ils vinrent à soupçonner quelque chose du plan que Napoléon avait si habilement concerté pour éloigner de l'Europe une grande partie de leurs escadres à la poursuite des nôtres, et faire arriver à l'improviste dans la Manche plus de soixante vaisseaux français, espagnols et hollandais, qui, maîtres de cette mer pendant quelques jours, eussent assuré le passage de la flottille, et le débarquement de cent cinquante mille hommes sur les rivages britanniques. Mais ce plan admirable, et dont le succès tint à si peu de chose (2), ne fut mis à exécution qu'environ six mois après les événemens que nous avons entrepris de raconter.

Nous ne rappellerons pas ici les efforts que firent les Anglais pour empêcher la réunion de la flottille à Boulogne et dans les ports voisins, puis, lorsqu'ils y eurent échoué, tout ce qu'ils imaginèrent et mirent en œuvre pour la détruire ou la paralyser. Nous parlerons uniquement de l'entreprise aussi folle que ruineuse qu'ils formèrent dans le dessein d'incendier les bâtimens de notre flottille, soit sur la rade de Boulogne, quand ils y étaient rangés en ligne d'embossage pour protéger ce grand quartier-général de l'invasion, soit dans les ports mêmes qui leur servaient d'abri.

(1) Dans la plupart de nos dictionnaires de marine, on trouve ce mot écrit *catimaron;* mais nous lui conservons l'orthographe anglaise, parce que quelques auteurs français l'avaient adoptée, et que d'ailleurs on l'a employée dans les journaux et autres écrits où il est parlé de l'expédition qui fait le sujet de notre article.

(2) A ce que le ministre Decrès, par des motifs d'affection et de camaraderie, ne proposa point à l'Empereur le remplacement d'un amiral qui, se rendant justice, l'avait sollicité lui-même.

Les tentatives de bombardement de nos ports et d'attaque de vive force contre nos bâtimens, lorsqu'ils se montraient sur les rades, précédèrent cette entreprise. Ce ne fut qu'après avoir reconnu l'impossibilité d'arriver à leur but par les moyens qu'on emploie d'ordinaire à la guerre, que les Anglais eurent recours à des moyens odieux, et l'on peut à juste titre qualifier ainsi ceux qui ne présentent aucune espèce de danger pour les assaillans.

A la tête de l'amirauté anglaise se trouvait alors, comme il est assez ordinaire, non un de ces grands hommes de mer qui s'étaient illustrés dans le commandement des armées navales, mais un homme d'État tout-à-fait étranger aux affaires de la marine. Élevé à ce poste éminent par des considérations purement politiques et des convenances de parti, lord Melville était doué d'une haute capacité; mais le défaut de connaissances spéciales, et l'ardeur de sa haine contre la France le rendaient par trop accessible aux faiseurs de projets pour l'anéantissement de notre marine. C'est ainsi qu'il avait primitivement adopté l'idée extravagante de renfermer la flottille dans les ports de Boulogne, Wimereux et Ambleteuse, en coulant des navires chargés de pierres à l'entrée du chenal de chacun de ces ports. Il ne faut donc pas s'étonner de l'empressement qu'il mit à accueillir, dans l'été de 1804, un autre plan pour consommer d'une manière infaillible la destruction de la flottille. N'envisageant que l'immense importance du résultat qu'on lui promettait, et séduit par ce qu'offrait en apparence de très-ingénieux certains détails du plan proposé, il l'adopta d'enthousiasme, et fit construire à grands frais, et avec tout le secret possible, une quantité considérable de machines infernales de diverses espèces. Le ministère entier partagea son engouement et ses espérances.

Quand tout fut prêt, lord Melville, voulant être témoin du succès attendu d'une expédition qu'il avait encouragée et favorisée de tout son pouvoir, se fit transporter à bord du *Monarch*, vaisseau de l'amiral Keith, qui commandait les forces anglaises réunies devant Boulogne. Pitt lui-même vint, avec plusieurs autres ministres, s'établir en observation à Walmer-Castle, fief attaché à son titre de lord-gardien des cinq ports, et que le duc de Wellington possède aujourd'hui en cette même qualité. Ce château, situé sur le haut des falaises opposées au rivage français, lui procurait la station la plus favorable pour jouir (quoique de fort loin) du spectacle délicieux que devait lui offrir l'embrasement de la flottille.

Tel était l'état des choses de l'autre côté de la Manche. En deçà du détroit, sous les apparences de la plus entière sécurité, on prenait toutes les précautions pour se garantir d'une surprise.

Le gouvernement français n'ignorait pas les projets du premier lord de l'amirauté anglaise,

et connaissait jusqu'à un certain point les travaux mystérieux dont on s'occupait sans relâche dans l'arsenal de Chatham et à Londres même. Les espions de l'amiral Bruix l'en avaient informé. Sans savoir précisément le nombre et l'espèce de machines qui devaient être employées, il ne lui restait aucun doute sur la nature de l'attaque méditée contre sa flottille, et il avait pris les mesures qu'il jugeait les plus efficaces pour la repousser. L'époque précise où elle aurait lieu était incertaine, attendu qu'elle exigeait un concours de circonstances qui ne permettait pas de la fixer à l'avance; mais c'était une chose dont il comptait juger par les mouvemens de l'escadre ennemie.

Dans les derniers jours de septembre, le nombre des bâtimens de la station anglaise reçut un accroissement successif et considérable. L'amiral français en conclut que l'instant était proche. Les Anglais établis à leur mouillage ordinaire, à environ une lieue et demie de la ligne d'embossage française, présentaient, le 2 octobre au matin, une masse de cinquante-deux bâtimens parmi lesquels se faisaient remarquer plusieurs vaisseaux de ligne. Pêle-mêle avec des bâtimens de guerre de grandeur et d'espèce différentes, que leur simple aspect décèle toujours si bien au coup-d'œil exercé des marins, on remarquait vingt à vingt-cinq brigs et cutters de mesquine apparence : on jugea que c'étaient des brûlots. Pendant toute la matinée, à l'exception de nombreuses allées et venues de canots qui indiquaient de fréquentes communications entre les bâtimens ennemis, il n'y eut aucun mouvement remarquable. Au commencement de l'après-midi, une division composée d'un vaisseau de ligne, trois frégates, deux brigs et plusieurs cutters, se détacha du gros de la station et vint jeter l'ancre hors de portée de canon, au vent de l'aile gauche de la ligne française : dès-lors il n'y eut plus lieu de douter de la proximité de l'attaque. Le temps, d'ailleurs, était le plus favorable aux desseins de l'ennemi. On approchait de la nouvelle lune, ce qui promettait une nuit obscure, et la force du courant de syzygie, jointe à une bonne brise de l'O.-S.-O., offrait les plus grandes facilités pour lancer des brûlots contre les bâtimens français.

L'occasion était belle, sous un autre rapport. Le grand nombre des bâtimens qui se trouvaient réunis sur la rade de Boulogne offrait d'autant plus de chances qu'il y en eût d'abordés et de détruits par les machines infernales. La ligne d'embossage, l'une des plus fortes qui eussent été établies jusqu'alors, comptait environ cent cinquante bateaux de toutes les espèces qui composaient la flottille (sauf les transports et les paquebots). Elle était disposée sur trois rangs : le premier et le plus au large, entièrement formé de canonnières; le second, de bateaux plats, et le troisième, de péniches et de caïques. Au centre du rang des canonnières se trouvait la prame *la Ville de Mayence*, armée de douze canons de 24, et sur laquelle flottait le pavillon du contre-amiral Lacrosse. Cet officier-général, qui, à raison de ses fonctions de commandant en second et de directeur supérieur de l'armement de la flottille, était chargé de tous les détails de son organisation, ne roulait pas pour le commandement de la ligne d'embossage avec les autres contre-amiraux et chefs d'escadrille. Mais on est fondé à croire que la détermination exceptionnelle prise par l'amiral Bruix lui fut dictée par la gravité des circonstances et par un autre motif qui ne fait pas moins d'honneur à son noble caractère. Il voulut sans doute que le contre-amiral Lacrosse, qui avait déployé tant de talens, de zèle et d'activité dans l'armement et l'organisation de la flottille, eut la gloire de défendre une portion considérable de ces nombreux bâtimens, parmi lesquels il avait établi un ordre si admirable (1).

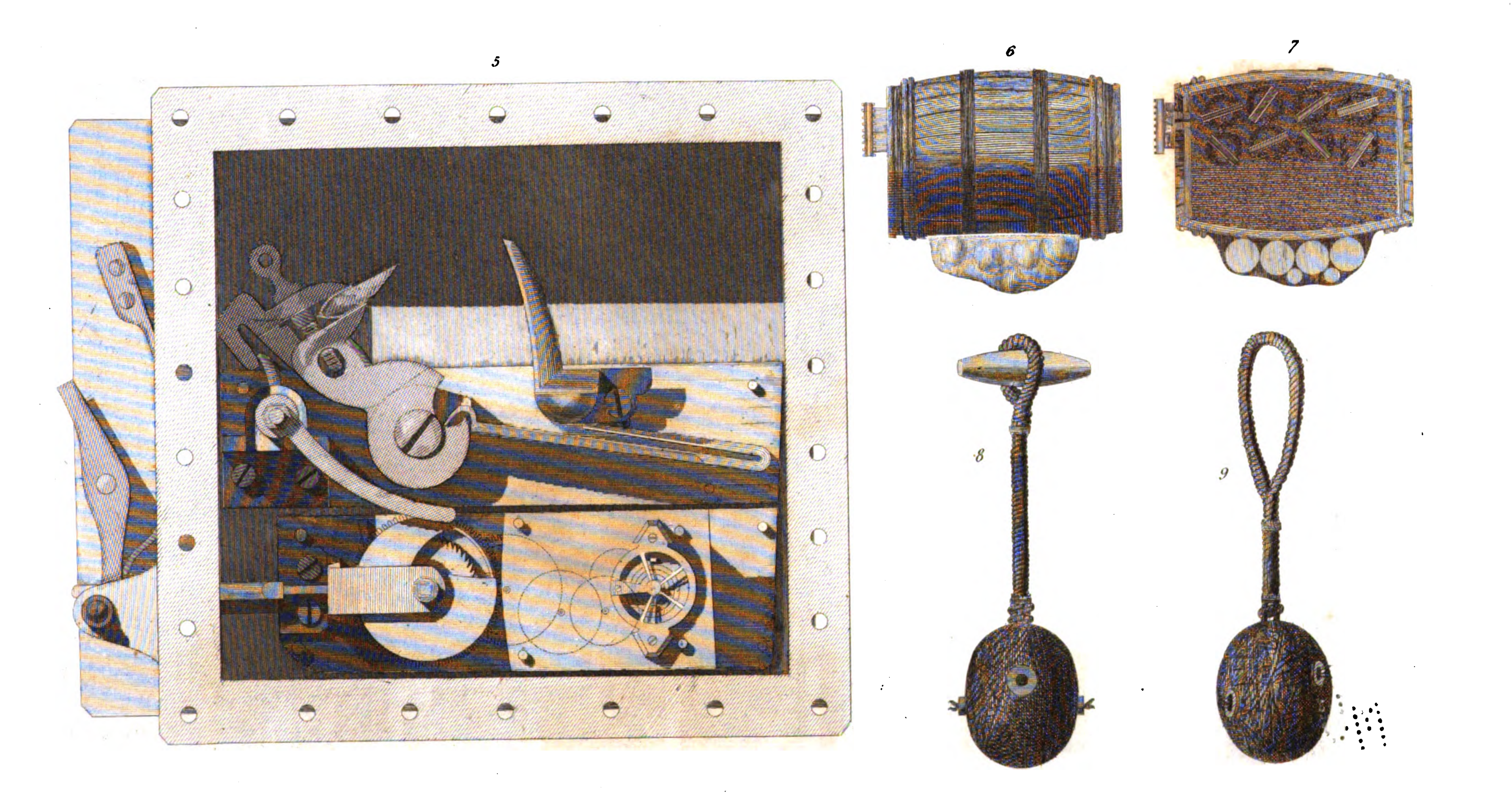
A la chute du jour, tout était prêt, d'un côté pour l'attaque, et de l'autre pour la défense. Tous les capitaines des bâtimens de la ligne d'embossage avaient reçu des instructions détaillées sur les manœuvres qu'ils devaient faire, dans les divers cas qui pourraient se présenter. Tous les canots de grande dimension et plusieurs péniches à obusier prussien avaient été postés en védette, en avant de la ligne d'embossage, pour avertir de l'approche de l'ennemi, combattre ses embarcations armées, ou accrocher ses brûlots et les écarter de la ligne.

Vers neuf heures et demie, quelques coups de fusil se font entendre au large de l'aile gauche de la ligne d'embossage; des coups d'obusier leur succèdent : ce sont nos védettes aux prises avec les embarcations que l'amiral anglais a détachées de son escadre pour soutenir les machines incendiaires, et empêcher de les détourner de leur direction.

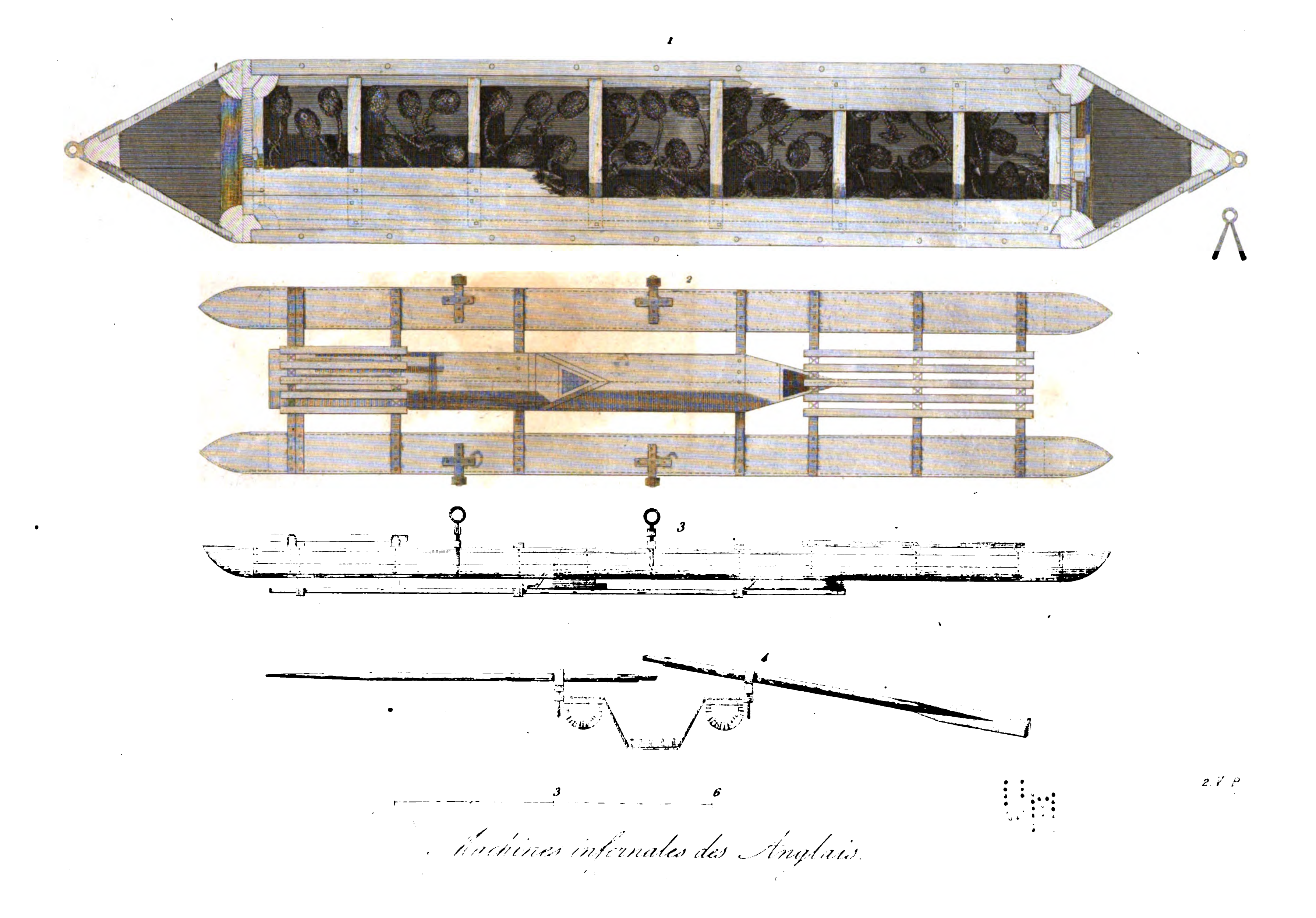
Ici commence le grand drame préparé depuis plusieurs mois avec tant de soin et de mystère. Le sort en est jeté. L'arrêt prononcé par le terrible lord Melville va recevoir son exécution. Toute la partie de la flottille impériale qui a osé s'aventurer en rade va être dévorée par l'incendie ou abîmée dans les flots; et, animés par ce premier succès, les audacieux marins de la Grande-Bretagne iront, au milieu de la consternation répandue à terre par ce grand désastre, conduire leurs machines infernales entre les jetées et jusqu'au sein du port de Boulogne. Alors, mal-

(1) « Grâce aux dispositions que le contre-amiral Lacrosse régla et prescrivit, tant pour l'installation et la tenue des bâtimens, que pour le service des officiers et marins, et à la rigidité avec laquelle il les fit exécuter, on vit régner parmi l'expédition maritime, la plus nombreuse sans doute des temps modernes, un ordre tel que n'en présenta jamais aucune force navale de quelque puissance que ce soit. »

Victoires et Conquêtes, t. XVI, p. 29.



Machines infernales des Anglais.



Machines infernales des Anglais.

heur à la flottille! malheur à la ville même, qui sera détruite de fond en comble! Navires, édifices, tout sautera en l'air ou deviendra la proie des flammes! Une soudaine et effroyable catastrophe confondra les orgueilleux desseins de Napoléon, et l'Angleterre sera sauvée du plus grand péril qui jamais l'ait menacée.

Malheureusement pour son pays alarmé, et dont le salut, pour ainsi dire miraculeux, vint d'ailleurs, le premier lord de l'amirauté anglaise, qui se flattait d'avoir si habilement combiné, avait oublié de faire entrer un élément essentiel dans ses savans calculs. Il n'avait pas compté sur la froide intrépidité qui s'allie si bien au courage fougueux dans le caractère de la nation française... Mais poursuivons notre récit.

Aux premiers coups de feu, les cris de vive l'empereur! qui retentissent dans toute la ligne d'embossage, annoncent que tous ceux qui la montent, officiers, marins et soldats, brûlent du désir de combattre l'ennemi, et de renouveler, s'il osait se présenter à l'abordage, les prodiges de la glorieuse nuit du 28 thermidor an IX (1).

Parmi les embarcations de l'escadre ennemie paraissent plusieurs cutters et brigs à la voile. Nos védettes font sur eux un feu très-vif de mousqueterie et de mitraille; mais ils continuent d'avancer sans riposter. Nul doute que ce ne soient des bâtimens incendiaires; on cherche à les joindre pour les accrocher et les détourner de la ligne d'embossage; mais les embarcations ennemies s'opposent à cette manœuvre, et pendant le temps employé par les nôtres à les combattre et à les mettre en fuite, les bâtimens qu'elles protégeaient, poussés par le vent et la marée, ont pu arriver jusqu'auprès de la ligne d'embossage. Là, on les accueille à coups de canon pour tâcher de les couler. Le premier, qui était un fort cutter, tombe néanmoins dans la ligne, et est sur le point d'aborder une canonnière et ensuite un bateau de deuxième espèce, placé au second rang; les capitaines de ces deux bâtimens manœuvrent sur leurs câbles, et réussissent à éviter un abordage aussi redoutable. Mais tout-à-coup le cutter saute entre les deux premiers rangs de notre ligne, sans y causer heureusement, aucun dommage. Deux de nos marins seulement sont blessés par ses éclats.

Arrêtons-nous pour citer ce que nous écrivions à ce sujet, il y a plus de quinze ans :

« Cette explosion subite, accompagnée d'une détonation épouvantable, causa quelques alarmes à terre, et même dans la ligne d'embossage. A l'aspect de l'immense gerbe de feu qui s'éleva tout d'un coup vers le ciel, on crut voir sauter en l'air un des bâtimens de la flottille, par suite d'un accident malheureux qui avait mis le feu à la soute aux poudres. Le cœur de tous les spectateurs se serra en pensant aux nombreuses victimes de ce désastre. Cette erreur était très-naturelle ; suivant les usages ordinaires de la guerre, au moment où l'on abandonne les brûlots, on y met le feu, et ils s'avancent tout en flammes vers les bâtimens contre lesquels ils sont lancés. Ici, aucune trace d'embrasement ne s'était fait apercevoir avant l'explosion, et l'on ne pouvait penser que ce fût un brûlot qui fit son effet. Une seconde explosion semblable vint bientôt dissiper l'erreur, et l'on put, avec moins d'effroi, admirer le magnifique bouquet d'artifices qu'offrait en éclatant chacun de ces bâtimens ou des machines infernales d'une autre espèce (2). »

Ces explosions se renouvelèrent de temps à autre pendant presque toute la nuit, mais la plupart avec moins d'effet encore que la première ; on en compta douze depuis environ dix heures du soir jusqu'à trois heures et demie du matin.

A la suite des brigs et cutters dont nous avons parlé, les Anglais lancèrent un nombre considérable d'autres machines infernales qui, dépourvues de mâts et de voiles, et lestées de manière à être maintenues à fleur d'eau, étaient bien plus difficiles à apercevoir, et par conséquent à éviter; mais il paraît qu'elles ne produisirent aucun effet.

En conséquence de la direction du vent et de la marée, les bâtimens et machines incendiaires de l'ennemi ne menacèrent que successivement les diverses parties de la ligne d'embossage: mais, tandis qu'ils la parcouraient ainsi de la gauche au centre et à la droite, les embarcations de l'escadre anglaise cherchaient sur tous les points à inquiéter nos bâtimens, soit en dirigeant sur eux un feu très-vif de mitraille et de mousqueterie, soit en lançant à bord des artifices embrasés. De la sorte, dès le commencement de l'action et pendant toute sa durée, la ligne entière ne discontinua pas de tirer.

C'était un beau spectacle! Les mâtures de nos bâtimens, qui s'étaient effacées dans l'obscurité d'une sombre nuit d'automne, apparaissent maintenant et se dessinent d'une manière confuse au milieu d'un nuage de feu et de fumée, qui tranche sur le fond noir du ciel et se reflète sur la mer, comme ce large bandeau grisâtre qu'on voit régner le soir à l'horizon, dans les plus grandes ardeurs de l'été, et que des éclairs de chaleur viennent nuancer d'une teinte d'or et de pourpre. A mesure que la nuit s'écoule, l'artillerie et la mousqueterie, qui n'ont cessé de retentir, se ralentissent. D'abord c'était un fracas terrible et non interrompu, un roulement continuel; puis quelques pauses entre des décharges encore tonnantes; bientôt on pourrait compter

(1) Celle où le célèbre Nelson échoua si honteusement dans son attaque contre une précédente flottille sur cette même rade de Boulogne.

(2) *Victoires et Conquêtes*, t. XVI, p. 46.



les coups; ils ne partent plus qu'isolés, et à des intervalles de plus en plus longs; la lueur rougeâtre qu'accompagne une légère détonation n'apparaît plus que faible et rare; enfin tout rentre dans l'obscurité et le silence.

Voilà quel fut l'aspect de la rade pour les milliers de spectateurs qui couvraient les falaises de Boulogne; et aussi ce qu'il dut être pour les Anglais placés de l'autre côté et à une distance à peu près pareille du théâtre de l'action.

Qui pourrait dire tout ce qu'éprouva lord Melville pendant cette nuit d'espérance et d'anxiété? Mais il est assez facile de l'imaginer. Ce qu'il avait pu voir suffisait pour le convaincre que l'effet de ses fameuses machines était bien loin d'avoir répondu à son attente. Nulle apparence d'incendie n'était venue réjouir ses yeux et son cœur, et une douzaine d'explosions distantes et isolées devait lui annoncer que ses machines seules avaient sauté.

Quels sentimens aussi durent agiter l'amiral Keith, lui qui, pourtant, avait fait depuis longtemps ses preuves, mais dont l'honneur se trouvait malheureusement associé dans cette folle entreprise avec celui du premier lord de l'amirauté? Supposons-le au point du jour, braquant sa longue-vue sur la flottille. Qu'aperçoit-il? Nos bâtimens sont à leur poste, sans qu'il paraisse en manquer un seul; leurs rangs ne présentent aucun vide, et sont formés avec autant de régularité que la veille. — Tout au moins, ils auront éprouvé des avaries graves. — Mais non; tous les mâts sont debout, toutes les vergues en croix... O honte! ô désespoir!... Que reste-t-il à faire? Lever l'ancre, regagner la rade des Dunes, et avouer tristement son échec, ou mentir avec effronterie à la face du peuple anglais. Mais mentir est un misérable expédient, ressource d'un jour, là où il y a une presse libre, pour proclamer dès le lendemain l'humiliante vérité.

De notre côté, que s'était-il donc passé, et comment nos bâtimens avaient-ils échappé à une destruction imminente? Cette nuit mémorable fut pleine de dangers pour nos braves marins; mais ils surent les affronter et s'y soustraire. Non-seulement quantité de bâtimens durent aux efforts de leur équipage de n'être point accrochés par les cutters et les brigs incendiaires, mais encore plusieurs, qui avaient été accrochés, parvinrent à se débarrasser et à éloigner d'eux ces formidables machines, qui devaient les faire sauter avec elles. En un mot, la flottille fut préservée par la bonne contenance des hommes de tout grade et de toute arme qui la montaient, et par leur zèle à seconder l'exécution des dispositions qu'avait prescrites le général commandant la ligne. C'est là, on doit le dire, ce qui contribua principalement à faire échouer des projets qu'on ne saurait regarder comme impraticables, après le funeste succès qu'ils obtinrent quelques années plus tard.

Pourquoi faut-il qu'à Rochefort des capitaines de vaisseau qui avaient blanchi dans les combats n'aient pas montré autant d'intrépidité et de sang-froid que des officiers jeunes et d'un rang très-subalterne en avaient déployé à Boulogne?

L'ordre du jour publié par l'amiral Bruix, le lendemain de l'affaire, fit connaître les officiers qui s'étaient distingués, et signalait particulièrement les enseignes Lemonnier et Coulonne, le lieutenant Guidon du 36e régiment de ligne, le lieutenant de vaisseau Lasalle, et le capitaine de vaisseau Pevrieu, ce brave commandant de notre ligne d'embossage dans la brillante affaire du 28 thermidor an IX.

Le contre-amiral Lacrosse lui-même, non content d'ordonner et de diriger, avait aussi payé de sa personne. Dans la tournée qu'il fit, durant la première partie de l'action, alors que la gauche seule était engagée, afin de s'assurer si ses ordres étaient bien exécutés et en seconder la parfaite exécution par sa présence, il aperçut un des bâtimens incendiaires de l'ennemi, et se dirigea sur lui avec son canot pour l'accrocher et l'écarter de la ligne. Il n'était plus qu'à une demi-portée de pistolet de ce bâtiment, lorsqu'il vint à sauter. Le canot fut couvert d'eau et d'éclats; mais, par un bonheur extraordinaire, deux matelots seulement furent atteints et blessés très-légèrement.

Un seul bâtiment français périt par suite de l'héroïsme de son équipage, qui se dévoua pour le salut commun: c'était une péniche à obusier prussien. Ayant aperçu un canot à la voile, qui paraissait remorquer une machine incendiaire, elle s'en approche; une partie de ses hommes sautent dans le canot anglais, où ils ne trouvent personne; mais au même moment la péniche vient à heurter la machine, qui éclate et l'engloutit avec tous les hommes restés à bord; ceux qui se trouvaient dans le canot anglais, au nombre de vingt-sept, gagnèrent le port de Wimereux. Les victimes furent un officier, sept marins et treize soldats. A l'exception de quelques blessés, ce fut l'unique perte qu'éprouva la flottille française dans cette affaire. Quant aux Anglais, ils prétendirent n'en avoir éprouvé aucune. On sait assez combien leurs assertions sur le chapitre des tués et des blessés ont toujours été véridiques.

Essayons maintenant de décrire les machines infernales dont le gouvernement anglais s'était promis tant de succès. Notre tâche sera facile, quelques-unes de ces machines ayant été arrêtées par nos embarcations, et d'autres recueillies à la côte. L'amiral Bruix nomma une commission pour en lever les plans et en faire la description. Nous avons eu sous les yeux, dans le temps même et vingt ans plus tard, le rapport de cette commission. Elle n'y présentait qu'une description succincte, et renvoyait, pour les détails, aux plans

qu'elle avait fait faire avec le plus grand soin, et aux explications qui les accompagnaient : ce sont ces plans, long-temps égarés, et retrouvés par suite de l'établissement d'une section historique au dépôt de la marine, qui ont servi de modèles aux planches ci-jointes.

Les machines en question étaient de trois espèces : la première se composait de bâtimens (cutters ou brigs), ne différant des brûlots ordinaires qu'en ce qu'aucune trace d'embrasement ne s'y faisait remarquer avant l'explosion, ce qui les rendait plus dangereux, en les laissant apercevoir plus tard, et en donnant lieu de les prendre pour des bâtimens de guerre. Cette erreur pouvait exciter à tenter de s'en emparer à l'abordage, et devenir fatale aux Français qui se porteraient à cet acte de bravoure, si conforme à leur caractère impétueux. Nous ignorons si les Anglais s'en étaient servis auparavant; mais depuis on les vit en faire un fréquent usage, et ils formèrent, dans la nomenclature de leurs forces navales, une classe particulière désignée sous le nom d'*explosion vessels*.

La seconde espèce de machines infernales (figure 1re) consistait en coffres de bois d'environ 21 pieds de longueur, 3 pieds et demi de largeur et 2 et demi d'épaisseur, dont la figure, géométriquement parlant, était celle d'un parallélipipède rectangle, sur chacune des deux plus petites faces duquel on aurait appliqué un prisme triangulaire à bases équilatérales. Deux guérites, réunies par leurs bases, peuvent en donner une idée assez exacte aux personnes étrangères à la géométrie. Ces coffres formaient une sorte de bateaux plats à poupe et à proue aiguë. Les Anglais leur avaient donné le nom de *catamarans*, à cause de leur ressemblance avec les radeaux ainsi nommés dans l'Inde, et que l'on construit en accolant trois, cinq ou sept troncs d'arbres de longueur inégale. Chaque catamaran contenait environ cinq milliers de poudre en grenier, et, par-dessus cette poudre, cinquante à soixante pelotes d'artifice. Ces pelotes (fig. 8 et 9), assemblées deux à deux par un bout de corde, et au moyen d'un œillet et d'un cabillot, avaient la forme et la grosseur d'un melon; elles étaient composées de fil de carret ou de bitord, fortement goudronné, entourant une boule d'artifices, au milieu de laquelle se croisaient deux tubes de bois chargés comme des fusées de bombes et garnis d'étoupilles. Elevées en l'air, et dispersées de tous côtés par l'explosion de la poudre sur laquelle on les avait posées, ces pelotes devaient (à ce que l'on s'était imaginé) retomber à bord des bâtimens français, et le bout de corde qui les accouplait devait les faire s'accrocher à quelque partie du gréement et y porter l'incendie. Ces pelotes ne produisirent aucun effet, et il était impossible qu'il en fût autrement. L'explosion de la poudre qui les supportait, devant mettre en pièces la charpente solide du catamaran, devait, à plus forte raison, les réduire en atômes, au lieu de les projeter sur nos bâtimens, comme on avait eu l'absurdité de le supposer.

Les machines de la troisième espèce (fig. 6 et 7) étaient simplement des barriques remplies de poudre et de pelotes d'artifices. Quelques boulets enfermés dans une toile clouée sur les douves, du côté opposé à la bonde, devaient les maintenir à fleur d'eau, ce qui les rendait moins visibles, et en même temps s'opposer à tout mouvement de rotation qui eût pu, lors de l'explosion, faire que les pelotes d'artifice se trouvassent ailleurs qu'à la partie supérieure.

On ne sait pas précisément comment le feu était communiqué aux machines de la première espèce; mais on présume que c'était par les mêmes moyens qu'aux brûlots ordinaires, c'est-à-dire à l'aide d'un saucisson et d'une mèche. Le moyen employé pour les deux autres espèces de machines (fig. 5) était tout-à-fait différent, et on le croyait neuf. Peut-être ne l'était-il pas; car qui oserait se flatter de connaître toutes les inventions de nos devanciers, non pas seulement en artillerie, mais dans une science ou un art quelconque ? Toutefois, voici en quoi il consistait (1): Une boîte plate en cuivre, hermétiquement fermée par la pression de vingt-cinq à trente vis sur une bande de cuir huilé, placée entre ses bords repliés en dehors et la plaque qui la recouvrait, était appliquée à la machine, à l'aide d'une douille à vis chargée d'artifices. Cette boîte renfermait un mouvement d'horlogerie et une forte platine de fusil dont le bassinet communiquait avec la douille; lorsque le chien était armé, le bout coudé ou doigt de la détente portait sur l'épaisseur d'un disque en cuivre, placé au-dessus du tambour et tournant avec lui. Ce disque était plein environ aux cinq sixièmes, et une entaille profonde occupait le sixième restant; il retenait la détente jusqu'à l'instant où l'extrémité de celle-ci venait à rencontrer l'entaille; le chien s'abattait alors sur la batterie, et le feu se communiquait du bassinet à la douille, et de la douille à la poudre du catamaran ou de la barrique. On pouvait de la sorte obtenir l'explosion au bout d'un nombre précis d'heures et de minutes : pour cela, il suffisait de donner au disque une position telle que le bout de la détente se trouvât éloigné de l'entaille d'un arc qui fût, à la circonférence du disque, dans la même proportion que l'espace de temps donné l'était à la durée d'une révolution entière du tambour. Par un moyen ingénieux, on s'était réservé la faculté d'arrêter l'horloge et de la remettre en marche à volonté. Un piston dont la tête sortait en dehors de la boîte et que l'on pouvait ainsi pousser et tirer

(1) Les dimensions linéaires de la figure 5 sont la moitié de celles des objets représentés.

sans ouvrir celle-ci, s'engrenait entre deux dents de la roue du tambour, c'est-à-dire du premier mobile de l'horloge, et l'arrêtait. Ces mouvemens d'horlogerie, exécutés avec un soin remarquable, et qui prouvait toute l'importance que les Anglais attachaient à l'expédition, avaient très-probablement été montés et arrêtés à Londres par l'horloger qui les avait fabriqués; et, avant d'abandonner les catamarans, leurs conducteurs ne devaient plus avoir qu'à enlever la clavette qui tenait le piston poussé.

La diversité dans les espèces de machines infernales en dut amener dans les moyens de les conduire et de les diriger. Celles de la première espèce furent conduites à l'aide de leurs voiles, et accompagnées par des canots qui les abandonnaient lorsque la ligne d'embossage commençait à tirer dessus. Les catamarans et les barriques furent dirigés autrement.

Après les avoir fait remorquer par des canots jusqu'au point où l'on présumait, en raison de la force du vent et de la marée, qu'il ne leur faudrait pas plus de temps pour atteindre nos bâtimens que celui pour lequel ils étaient montés, les Anglais en laissèrent aller une certaine quantité en dérive vers la ligne d'embossage. Ils se proposaient de conduire le reste jusque parmi la flottille; mais, ayant reconnu l'impossibilité d'y parvenir de vive force ou de tromper la vigilance des marins français, ils imaginèrent un moyen à la faveur duquel ils comptaient pouvoir arriver au milieu de nos bâtimens, par une nuit obscure, sans être aperçus. Ils fabriquèrent quantité de machines, dont voici la description, et que la figure 2 représente, vue par-dessus; la figure 3, vue de profil, et enfin dont la figure 4 offre une coupe transversale, montrant comment étaient placées les rames. Deux coffres d'environ 17 pieds de long, et de moins d'un pied de large, construits en bois mince et léger, et remplis de liége pour les rendre insubmersibles, plats en dessus, façonnés en dessous et à leurs extrémités, comme une pirogue, formaient la partie principale de la machine. Une planche de 9 à 10 pieds de long, établie au milieu de l'espace intermédiaire, sur trois plates-bandes de fer ou de cuivre transversales et doublement coudées de chaque côté, fournissait, à environ 1 pied au-dessous de la partie supérieure des coffres, un siége pour deux hommes qui, s'y plaçant, soit à califourchon, soit en alongeant les jambes sur la planche même, se trouvaient dans l'eau à peu près jusqu'au nombril, et manœuvraient chacun deux petites rames. Pour obvier au bruit que font ordinairement les rames, celles-ci étaient passées dans un collier de fer ou de cuivre garni de basane et porté sur un pivot et une double charnière bien huilés, qui leur permettaient de se mouvoir en tous sens avec facilité et sans le moindre bruit. Les caisses, en pyramide triangulaire tronquée, que l'on voit sur la planche intermédiaire, devaient servir de point d'appui pour le dos des rameurs, en même temps qu'elles les garantissaient du choc de l'eau; la forme aiguë de ces caisses leur avait été donnée pour diviser plus facilement le fluide. Quant aux espèces de grillages placés vers les deux bouts de l'appareil, on n'a pu deviner précisément leur destination. L'appareil, chargé de deux hommes, ne s'élevait que d'un pouce ou deux au-dessus de l'eau, ce qui fit présumer que les grillages ne pouvaient être destinés à porter des artifices d'un certain poids, mais peut-être seulement à faciliter l'embarquement des rameurs.

Les catamarans et barriques qu'on laissait aller en dérive avaient, à l'une de leurs extrémités, un cordage et un grappin soutenus sur l'eau par quelques flottes de liége. On espérait que le grappin accrocherait le câble de quelqu'un des bâtimens français, et que, par l'effet du courant, la machine infernale viendrait se fixer contre le flanc du bâtiment, pour y éclater par l'effet de son mouvement d'horlogerie. L'attente des auteurs du plan incendiaire fut déçue en cela, comme dans presque tout ce qu'ils avaient imaginé.

Quand on songe aux sacrifices énormes que fit le gouvernement britannique pour l'expédition que nous venons de raconter, et que tous ces sacrifices furent faits en pure perte, on ne peut s'empêcher de lui appliquer le proverbe anglais: *Much ado about nothing*, beaucoup d'embarras pour rien! et l'histoire, en rapportant ses vanteries, dira que jamais entreprise pompeusement annoncée ne rappela mieux la fable de la montagne en travail. Lord Melville, à son retour, fut assailli de quolibets, on vit pleuvoir contre lui une foule de caricatures, et il demeura marqué du sceau indélébile d'un sanglant ridicule. Ainsi se venge ordinairement *John Bull;* mais, dans ce cas, une telle vengeance ne pouvait suffire, et, de toutes les parties de l'Angleterre, il s'éleva un cri d'indignation contre les auteurs et protecteurs de cette honteuse expédition, appelée dans le pays *l'expédition des catamarans*.

Nous croyons ne pouvoir mieux terminer qu'en citant ce passage de *l'Annual Register* pour 1804:

« Ainsi finit l'expédition des catamarans, entreprise aussi follement conçue que dispendieusement exécutée. Ce sera à jamais une tache imprimée à la mémoire des hommes puissans qui furent assez faibles pour approuver et faire exécuter un tel projet, mélange absurde d'ignorance et de témérité. »

Tel fut le jugement d'un contemporain, écrivain grave et impartial; tel sera sans doute celui de la postérité, plus impartiale encore.

J.-T. Parisot,
Chef de la section historique du ministère de la marine.

SCIENCES MARITIMES.

Armement

D'UN VAISSEAU A TROIS PONTS.

Depuis un grand nombre d'années on n'avait point armé dans nos ports de vaisseau de guerre proprement dit. L'armement du *Montebello* à Toulon offre donc à l'observation un champ assez neuf, eu égard aux importantes modifications que l'art des constructions et les nouvelles combinaisons de détails maritimes ont subies. Les vingt années de paix et les rapports fréquens que ce laps de temps a offerts à toutes les marines européennes, ont amené par initiations successives des améliorations nombreuses dans les dispositions intérieures des vaisseaux. Un journal qui, bien que jeune, a déjà obtenu un succès mérité, *la Chronique de Paris*, a publié, il y a quelque temps, un aperçu de l'armement d'un vaisseau à trois ponts, qui offre les plus curieux détails pour les gens du monde comme pour les hommes spéciaux. La conformité du sujet traité dans *la Chronique*, avec le titre de cet article, y enchaînait naturellement les détails que nous extrairons de ce journal. C'est aussi de l'armement du *Montebello* dont il y est question.

Le fer reçoit chaque jour un emploi plus étendu dans la marine militaire ; aux énormes câbles de chanvre, qui étaient susceptibles de se couper sur les fonds de roche ou de corail, on a substitué des câbles-chaînes dont la longueur est de 300 mètres. Ces câbles-chaînes ont nécessité des fourrures d'écubiers en fonte et d'autres pièces en fonte pour préserver les bittes du frottement (1). L'emploi de ces chaînes a donné lieu à l'invention du stopper-Béchameil (2), machine fort ingénieuse et très-utile, et du cercle de cabestan-Barbotin (3), ouvrage également en fer fondu. C'est avec un mécanisme en fer qu'on fixe l'extrémité du câble-chaîne opposée à l'ancre, et qu'on peut, avec facilité et promptitude, la précipiter au fond de la mer quand il y a urgence. On mouille les ancres avec des mouilleurs en fer, qui sont aussi d'invention moderne. Les caisses en tôle, qui contiennent l'eau dans la cale et la rendent incorruptible, n'étaient pas en usage dans les guerres de l'empire. Le fer a reçu encore une foule d'autres emplois qui en rendent la consommation immense dans les arsenaux, et ont beaucoup modifié les armemens actuels.

L'arrimage de la cale, par suite de l'emploi des caisses ou tubes en tôle, a éprouvé des modifications qui se sont étendues aux emménagemens. Ce qui avait existé à bord du *Montebello* ne pouvait donc pas servir de règle pour le nouvel armement. Il était important de bien exécuter cet armement, afin d'établir quelque chose de fixe pour les armemens futurs, et par conséquent d'en confier la direction à un officier instruit, zélé, et en état de discerner, entre les innovations apportées dans les diverses marines, celles qui sont le plus avantageuses et le mieux appropriées à un vaisseau de 120 canons. M. le capitaine de frégate Turpin, qui a été désigné par le ministre pour diriger cette opération difficile, s'en est acquitté avec une intelligence et une persévérance dignes des plus grands éloges. Notre marine pourra montrer aux nations que si une condescendance honteuse nous avait trop longtemps condamnés à n'armer que le nombre et l'espèce de bâtimens déterminés par l'amirauté anglaise, nous ne sommes plus empêchés maintenant que par les limites du budget.

L'armement d'un vaisseau de ligne est une des opérations les plus délicates qu'ait à exécuter un officier de marine ; il ne doit pas se contenter seulement de placer avec intelligence les objets d'armement et les vivres dans l'ordre le plus convenable pour la consommation journalière, il faut encore que le poids de chaque partie du chargement du vaisseau soit en rapport avec le déplacement d'eau correspondant ; que le centre de gravité, placé à une hauteur convenable, concorde avec le centre vélique, et que la stabilité du vaisseau armé soit telle, que toutes ces circonstances réunies lui donnent les qualités désirables pour le combat et la navigation. C'est pour atteindre ce résultat que de notables changemens ont été apportés à l'armement du *Montebello*. Le lest en fer a été diminué pour que l'abaissement du plan de l'eau ne fasse pas trop descendre le centre de gravité ; l'artillerie du pont supérieur ou des gaillards n'est plus placée aux extrémités qu'elle surchargeait, et entre les haubans qui en gênaient le tir ; elle est en belle au milieu des côtés du vaisseau ; le nombre total des bouches à feu se trouve ainsi réduit à 120, au lieu de 132 que le vaisseau a portées avant 1815 ; et pourtant la force réelle n'en est pas diminuée. Les voies de communication, plus vastes et mieux entendues, permettront aux 1089 hommes qui

(1) La publication de notre *Dictionnaire maritime pour les gens du monde*, devra nécessairement donner à notre rédaction une allure plus large, puisque désormais nous pourrons, sans risque d'arrêter nos lecteurs devant la technicité de la langue maritime, employer toutes les couleurs qu'exige la reproduction fidèle des tableaux de la navigation et de tout ce qui en découle. Nos abonnés nous sauront gré de cette mesure, qui les forcera à avoir recours à l'explication des mots, faite pour eux, puisque ce moyen gravera cette explication dans leur mémoire. La rédaction du *Dictionnaire maritime pour les gens du monde* est confiée à M. Jules-Lecomte, qui s'est appliqué à tirer littérairement partie de son important travail. C'est une œuvre de conscience et d'érudition. La lecture de cet ouvrage sera à la fois amusante, curieuse et instructive.

(*N. de l'éditeur.*)

(2) (3) Des noms de leurs inventeurs.

doivent en former l'équipage de se présenter très-promptement sur le pont pour la manœuvre ou pour l'abordage. L'hôpital est emménagé et préparé avec un soin tout philantropique; une cuisine, spécialement affectée au service des malades, est à côté, et dans l'intérieur, une petite pharmacie pour le service journalier.

Les avis sont encore partagés sur l'innovation qui loge l'amiral dans la troisième batterie, et le capitaine de pavillon et le chef d'état-major sous la dunette. Cette disposition, qui paraît convenir parfaitement au caractère anglais, ne semble pas devoir satisfaire également tous les officiers-généraux de notre marine.

L'arrimage de la cale, devenu beaucoup plus simple et plus régulier depuis l'emploi des caisses en tôle et la substitution des câbles-chaînes aux câbles de chanvre, a permis de placer toutes les soutes dans la cale, de même que le magasin général, où on loge tous les objets qui demandent plus particulièrement à être renfermés. Cependant il est à regretter que l'on n'ait pas pu employer des caisses de quatre kilolitres, afin de n'avoir qu'un seul plan d'eau. C'est vraiment un chef-d'œuvre d'ordre et d'intelligence que le placement de cette multitude d'objets divers dans l'espace resserré consacré au magasin général. La cale contient six mois de vivres, six mois de rechange et cent trente-cinq jours d'eau.

Le combat étant le but dans l'armement d'un vaisseau de guerre, tout ce qui s'y rapporte doit être disposé de manière que le service de l'artillerie n'éprouve aucune interruption : il faut que ce que l'on appelle le passage des poudres soit assuré de telle sorte que la confusion du combat n'en puisse apporter aucune dans la distribution des munitions aux quatre batteries de calibres différens; il faut aussi que le transport des blessés des batteries dans la cale, où se trouvent les chirurgiens et leurs tables d'amputations, puisse être fait avec célérité. A bord du *Montebello*, ces résultats paraissent avoir été atteints de la manière la plus complète.

Nous ne dirons pas que cet armement ait été fait avec toute l'économie possible; mais nous conviendrons qu'un premier essai excuse jusqu'à un certain point ce surcroît de dépenses. Nous désirerions seulement que ce qui a été fait pour *le Montebello* fût soumis à l'inspection d'une commission, et qu'un réglement définitif à suivre pour les bâtimens du même rang fût arrêté par le ministre.

Si Toulon n'était qu'à une quarantaine de lieues de la capitale, nul doute qu'une grande partie de la société parisienne ne se fût mise en route pour aller visiter ce chef-d'œuvre des conceptions humaines. *Le Montebello* a 196 pieds de longueur et 50 pieds et demi de largeur. Il porte 120 pièces d'artillerie, dont 32 du calibre de 36, 34 de 24, 34 de 18, et 20 caronnades de 36. Il peut donc vomir en une seule fois 3,300 livres de fer. Il doit être monté, comme nous l'avons dit, par 1,089 hommes, pour la nourriture desquels on embarque, pour six mois, 79,061 kilogrammes de biscuit, 30,530 kilogrammes de farine, 24,742 kilogrammes de viandes salées, 30,560 kilogrammes de légumes secs, et les accessoires en riz, fromage, oseille, chou-croûte, assaisonnement, etc.; 134,652 litres de vin, 4,390 litres d'eau-de-vie, 33,860 kilogrammes de charbon de terre, 120 stères de bois à brûler, et 367 kilolitres d'eau, à raison de 2 litres 45 centilitres par jour pour chaque homme; pour le combat, 9,840 boulets et 160 paquets de mitraille de divers calibres, 30,750 kilogrammes de poudre de guerre, et les accessoires en grenades, etc. La totalité de la charge est de 2,730 tonneaux, ou 5,460,000 livres, et pourtant tout cela paraît à peine; partout de l'espace, de l'air, du jour; 1,089 hommes vivent, se meuvent, et font résonner au besoin 120 bouches à feu aussi facilement qu'on le ferait au Champ-de-Mars. Qui n'a pas vu cela une fois dans sa vie a vécu d'une manière incomplète.

La surface des voiles que le vaisseau expose au vent, quand, par un beau temps, il court largue, est de 5,601 mètres carrés; l'extrémité de son grand-mât est élevée de 68 mètres, ou 209 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Voici le programme général des matériaux employés dans la construction d'un vaisseau à trois ponts :

La longueur de la quille a environ 180 pieds. L'ensemble de la construction emploie 113,000 pieds cubes de bois à six francs le pied. La largeur est d'environ 52 pieds, la profondeur de 25. Les trois batteries sont armées de différens calibres, comme nous venons de le dire pour *le Montebello*. Le grand-mât a 120 pieds de longueur et 9 à 10 de circonférence : il pèse 40 à 42,000 livres. Le grand-mât de hune, qui s'élève au-dessus du grand bas-mât, a 72 pieds, et celui de perroquet qui le surmonte, avec une flèche plus légère encore, ensemble 52 pieds, ce qui fait souvent une hauteur totale de 244 à 250 pieds (les tours Notre-Dame n'ont que 200 pieds). La grand'vergue a 110 à 115 pieds. Le vaisseau doit avoir de 1000 à 1200 hommes d'équipage, et peut porter en outre 5 à 600 hommes de troupes. Les câbles ont 25 pouces de circonférence. Il entre dans la construction du vaisseau 140,000 livres de fer de toute espèce; cuivre en barre et clous, 56,000; 2,600 feuilles de cuivre pour le doublage, pesant 31,000 livres; clous et cuivre, aussi pour doublage, 5,000 livres. Total général du cuivre, 90,000 livres; clous en fer, 1,000; plomb laminé, 6,500; étoupe noire, 49,000; brai gras, 25,000; brai sec, 15,000; goudron, 5,000. Il faut 31,500 mètres de toile pour la voilure complète; le vaisseau ayant ordinairement deux jeux de voiles, cette quantité de mètres se double. Le grand pa-

villon emploie seul 270 mètres d'étoffe. Il faut, pour servir de lest et maintenir l'équilibre du vaisseau, 700 tonneaux de barres de fer dans la cale, Sous voiles, le vaisseau ayant son lest, ses canons, sa mâture, sa voilure, ses vivres, pèse 1,000,400,000 livres, quelques livres de plus qu'il n'y a de francs dans le budget que paie la France en 1835.

Nous jetterons un coup-d'œil rétrospectif sur les armemens antérieurs des vaisseaux.

BIOGRAPHIE.

Duquesne.

Duquesne (Abraham), un des plus célèbres héros de la marine française, naquit à Dieppe, en 1610. Son père, très-habile marin, étant par son mérite parvenu au grade de capitaine de vaisseau, s'appliqua à développer les talens qu'il découvrit en son fils. Le jeune Duquesne profita des leçons données par un tel maître; mais sentant que pour la carrière qu'il se proposait de parcourir, la théorie ne suffisait pas, il parcourut les ports de France, chercha dans les conversations des marins les plus expérimentés à acquérir de nouvelles lumières; fit plusieurs voyages sur des bâtimens marchands, et ne négligea aucune occasion de s'instruire dans toutes les parties de son art.

Dès l'âge de 18 ans, le jeune Duquesne avait servi avec un succès distingué au siége de la Rochelle, entrepris par le cardinal de Richelieu.

En 1637, il se trouva à l'attaque des îles Sainte-Marguerite, et l'année d'après il contribua beaucoup à la défaite de l'armée navale d'Espagne, devant Cattari. Il se signala devant Tarragone, en 1641; devant Barcelone, en 1642, et en 1643, dans la bataille qui se donna au cap de Gates, contre l'armée espagnole.

En 1644, les troubles qui s'élevèrent en France, à la minorité de Louis XIV, empêchant qu'on ne poussât la guerre avec vigueur contre l'Espagne, Duquesne demanda et obtint la permission d'aller servir en Suède, où il était déjà connu avantageusement. La célèbre Christine, fille du grand Gustave, occupait alors le trône de ce pays. Il y fut fait major de l'armée navale, puis vice-amiral. Il avait ce dernier titre dans la bataille où les Danois furent entièrement défaits, et où Christiern IV, leur roi, aurait été fait prisonnier lui-même, si ce prince n'avait été obligé, par une blessure dangereuse, de sortir, la veille de la bataille, du vaisseau qu'il montait.

En 1647, Duquesne rappelé en France, où son courage et ses talens pour la marine étaient alors nécessaires, fut destiné à commander l'escadre envoyée à l'expédition de Naples, en 1649.

Comme la marine de France était fort déchue de son premier lustre, Duquesne arma plusieurs navires à ses dépens, en 1650. Ce fut avec sa petite flotte qu'il obligea Bordeaux, révolté contre le roi, et appuyé par les Espagnols, à se rendre. Les Espagnols étaient arrivés dans la rivière en même temps que lui; mais il entra à leurs yeux, et malgré eux. Ce fut en allant à cette expédition qu'il rencontra une flotte anglaise, dont le commandant voulut lui faire baisser pavillon. « Le canon, dit Duquesne, en décidera : et la » fierté anglaise pourra bien céder aujourd'hui. » Il bat la flotte anglaise, quoique supérieure en nombre. Anne d'Autriche, connaissant toute l'importance du service que Duquesne venait de rendre à l'État, par la soumission de Bordeaux, voulut le récompenser en reine, et d'une manière digne de cette action éclatante. Elle lui donna le château et l'île d'Indre, en Bretagne, qui sont de son domaine, en attendant qu'on lui remboursât ses dépenses, et elle le fit chef d'escadre.

Louis XIV, ayant déclaré la guerre aux Hollandais, le 6 avril 1672, se mit à la tête de ses troupes, et s'empara de plusieurs villes.

Le roi d'Angleterre, mécontent des Hollandais, leur avait aussi déclaré la guerre; il mit en mer, au mois de mai de la même année, une flotte composée de quarante vaisseaux de guerre, de plusieurs frégates et brûlots. Elle fut jointe par la division française, composée de trente gros vaisseaux, de plusieurs frégates et brûlots, aux ordres du comte d'Estrées, vice-amiral de France.

Celle des Hollandais était de soixante-douze vaisseaux de guerre, de quarante autres bâtimens, tant frégates que brûlots, yachts, barques et avisos, et commandée par le fameux Ruyter.

Les deux flottes se rencontrèrent près de Soults-Baye, sur les côtes d'Angleterre. Le combat commença le 7 juin, sur les cinq heures du matin, et dura jusqu'à neuf heures du soir.

Duquesne, qui commandait la seconde division de l'escadre française, eut affaire à Evertzen, vice-amiral de Zélande, le battit, et lui fit essuyer une perte considérable.

La bataille fut sanglante; Ruyter dit qu'il n'en avait jamais vu de si terrible. On s'attribua la victoire de part et d'autre, comme c'est l'usage, quoiqu'on eût perdu des deux côtés plusieurs vaisseaux, avec un nombre considérable de braves officiers et de braves soldats.

L'année suivante, 1673, les flottes combinées partirent le 30 mai, pour aller chercher celle de Hollande, qui était à l'ancre devant Schoonvelt. La bataille s'engagea; le comte d'Estrées et Duquesne y firent admirer leur courage et leur prudence. Mais cette bataille, qui fut aussi sanglante que la première et que celles qui suivirent, n'amena aucun résultat.

En 1674, Louis XIV envoya des vaisseaux sur les côtes de Sicile, au secours de Messine, qui s'était révoltée contre l'Espagne. Le duc de Vi-

vonne, secondé par Duquesne, attaqua les Espagnols avec tant de fureur, qu'il les obligea à prendre la fuite, après une perte considérable d'hommes et de plusieurs vaisseaux, et fit ensuite son entrée dans Messine.

Les Hollandais, pour protéger les Espagnols contre la France, dirigèrent du côté de la Sicile une flotte de dix-huit vaisseaux de guerre et de cent bâtimens, commandés par l'amiral Ruyter.

Duquesne, envoyé à Versailles pour demander du secours, si l'on voulait conserver Messine, fut nommé pour commander la flotte de vingt vaisseaux de guerre que Louis XIV fit équiper à Toulon, et reçut en même temps le grade de lieutenant-général des armées navales de France.

Duquesne se trouve en présence de l'amiral Ruyter, qui lui fermait l'entrée de Messine. Ils se battirent vaillamment tous deux; un des vaisseaux hollandais fut coulé à fond, mais l'entrée du phare de Messine n'en était pas moins fermée aux Français. Duquesne, en général habile, fit le tour de la Sicile et arriva à Messine par le sud.

Le roi, instruit du triomphe de Duquesne, et de l'avantage qu'il avait su en tirer, lui en écrivit une lettre de félicitation.

Le 22 avril 1676, les deux flottes se trouvèrent en présence.

La flotte française était composée de trente vaisseaux de guerre, de trois frégates et de sept brûlots.

Celle des ennemis était de vingt-sept vaisseaux de guerre, tant espagnols que hollandais, de neuf frégates et de quelques brûlots.

On se battit de part et d'autre avec fureur; plusieurs officiers furent tués dans le combat. Un éclat de bombe emporta à l'amiral Ruyter le devant du pied gauche, et lui brisa les deux os de la jambe droite.

Les Hollandais firent retraite vers Syracuse, où Duquesne ne put les suivre, à cause de l'obscurité. Le lendemain, dès la pointe du jour, il fit voile vers cette ville, se mit en ordre de bataille, et provoqua les ennemis au combat, qu'ils ne jugèrent pas à propos d'accepter.

Le brave Ruyter mourut le 29 avril. Le capitaine Kallembourg, qui montait une frégate légère, fut chargé de transporter en Hollande le cœur de cet illustre marin. Ayant été pris par les Français, et conduit à Duquesne, celui-ci passa sur le vaisseau du capitaine, alla à sa chambre, qui était tendue en noir, et lorsqu'il fut près du vase qui contenait le cœur de Ruyter, il leva les mains au ciel, et dit : « Voilà donc les restes d'un » grand homme; il a trouvé la mort au milieu » des hasards qu'il a tant de fois bravés. » Se tournant ensuite vers le capitaine Kallembourg, il ajouta : « Votre commission est trop respectable » pour que je vous arrête. » Il lui donna un passeport.

Par une action du 2 juin, les ennemis perdirent sept gros vaisseaux de guerre, six galères, sept brûlots, plusieurs autres bâtimens, sept cents pièces de canon, près de cinq mille hommes. Par l'explosion de plusieurs vaisseaux, le port de Palerme fut presque entièrement détruit, et plusieurs édifices renversés; les Espagnols furent mis hors de combat, et les Hollandais retournèrent dans le nord.

Duquesne croisa ensuite dans la Méditerranée, pour contenir les corsaires de Tripoli et d'Alger, fit brûler dans le môle de Barcelone un vaisseau espagnol, monté de soixante pièces de canon et de trois cents hommes d'équipage, et coula à fond, dans le port de Chio, un grand nombre de bâtimens tripolitains.

Le roi, pour récompenser Duquesne de ses services, lui donna une terre près d'Etampes, qu'il érigea en marquisat, sous le nom de Duquesne, lui faisant entendre que s'il n'était pas protestant, il l'aurait récompensé par le bâton de maréchal de France. Duquesne, de retour chez lui, ayant rapporté à son épouse les propos que le roi lui avait tenus : « *Cent diables* (1), lui dit- » elle, il fallait lui répondre : Oui, sire, je suis » protestant, mais mes services sont catholi- » ques. » Ce que Duquesne ne jugea pas à propos de répliquer.

En 1681, Duquesne poursuivit les corsaires de Tripoli, et leur fit rendre leurs prises. Il fut chargé ensuite de l'entreprise hardie d'aller bombarder, avec des galiotes à bombes, Alger, dont Louis XIV voulait punir l'insolence (2). Ce bombardement jeta la plus grande désolation dans la ville, qui eut beaucoup de maisons renversées, la grande mosquée entièrement détruite, et une grande quantité de personnes écrasées sous les ruines.

Cette exécution terrible ne corrigea point les Algériens, qui commencèrent leurs courses contre les Français. Duquesne, envoyé contre ces pirates, en 1683, fit contre la ville un nouveau bombardement, qui leur coûta encore plus cher que le premier. Avec dix vaisseaux de guerre, sept galiotes à bombes et quelques vaisseaux de transport, il rendit suppliante cette ville superbe et barbare, peuplée de forbans, qui avait plus de quatre cents pièces de canon, une garnison de douze mille hommes aguerris, et qui se préparaient à une vigoureuse résistance depuis deux ans, puis l'obligea de rendre sans rançon les nombreux prisonniers qu'elle avait faits dans les courses de ces pirates.

Cet événement causa la mort du roi d'Alger, Baben-Assen, que Mezzo-Morto fit massacrer dans la ville, après avoir soulevé contre lui une partie de la milice (3), en répandant le bruit que

(1) C'était le juron particulier de Duquesne.

(2) Cette entreprise audacieuse était si nouvelle alors, que lorsque Renaut en fit la proposition dans le conseil, elle fut traitée d'extravagance.

(3) Cette milice, toujours composée d'un ramas de Turcs levés dans les États du sultan, faisait et défaisait à son gré les

c'était un lâche, incapable de régner, puisqu'il avait rendu les esclaves chrétiens sans avoir les esclaves turcs.

Mezzo-Morto, qui succéda tout de suite à Baben-Assen, se refusant aux conditions imposées par Duquesne, le bombardement recommença.

Le barbare Mezzo-Morto avait fait mettre le père Levacher, consul de France à Alger, dans un des plus gros canons qu'il avait fait tirer, et qui avait crevé. Ayant fait plusieurs prisonniers, entre autres M. de Choiseul, il en fit attacher dix à la bouche des canons, auxquels on mit le feu; il y fit mettre M. de Choiseul lui-même, et ordonna de tirer. Mais un capitaine de corsaire, que dans une autre circonstance M. de Choiseul avait fait prisonnier, qu'il avait traité avec les plus grands égards, et qu'il avait même renvoyé sans rançon, ce corsaire, dis-je, qui avait déjà sauvé plusieurs fois son libérateur de la mort, voyant qu'il ne pouvait obtenir sa grâce du farouche Mezzo-Morto, se plaça à côté de lui, le serra entre ses bras, dit au canonnier de mettre le feu, qu'il voulait mourir avec son ami et son bienfaiteur, puisqu'il ne pouvait le sauver. La fureur de Mezzo-Morto, qui était présent, se changea en admiration; il fit détacher M. de Choiseul, et consentit même, peu après, d'après les sollicitations du capitaine, à le faire échanger.

Duquesne voulait faire payer aux Algériens les pertes qu'ils avaient occasionées dans leurs courses sur les vaisseaux français; il était sur le point de les y forcer, lorsque le défaut de bombes et l'approche de la saison des tempêtes l'obligèrent de retourner en France. Il quitta la rade d'Alger le 19 avril 1683, emmenant avec lui plus de six cents esclaves que les Algériens n'auraient pas rendus pour 200,000 écus, après avoir ruiné presque entièrement cette ville, l'avoir mise hors d'état de faire, pendant plusieurs années, aucune entreprise contre les chrétiens, après avoir détruit presque toutes ses maisons, brûlé tous ses magasins, brisé la plupart de ses vaisseaux, l'avoir épuisée de munitions de guerre, et mis presque tous ses canons hors d'état de servir.

Après de tels désastres, Mezzo-Morto, redoutant la vengeance des Français, était décidé à s'ensevelir sous les ruines de la ville. Mais les Algériens, qui avaient éprouvé toutes les horreurs d'un bombardement effroyable, et tenus renfermés dans leurs ports par les vaisseaux que Duquesne avait laissés pour croiser sur leurs rades, se virent forcés par la misère de demander la paix à la France. Louis XIV eut la gloire de voir ces fiers pirates s'humilier devant lui, dans la personne de l'ambassadeur qu'ils lui envoyèrent en 1684, et se soumettre aux conditions qu'il voulut leur imposer.

On n'ignorait pas, dès 1683, que les Génois favorisaient sourdement, mais de tout leur pouvoir, l'Espagne, contre laquelle la France était en guerre; des insultes et des vexations graves avaient eu lieu contre des Français. Louis XIV, qu'on n'offensait pas impunément, résolut de les en punir; il fit équiper dans les ports de la Méditerranée une flotte dont il confia le commandement à Duquesne et à Tourville. Cette flotte était composée de quinze vaisseaux de guerre, de vingt galères, de dix galiotes à bombes, de deux brûlots, de huit flûtes, de vingt-sept tartanes et soixante-dix bâtimens à rames.

Duquesne, arrivé devant Gênes le 17 mai 1684, avant de commencer les hostilités, demanda satisfaction aux Génois. Pour toute réponse, ils firent une décharge de toute leur artillerie sur l'armée de France. Alors Duquesne fit tirer sur la ville, et dès le 20 les bombes avaient déjà brûlé et renversé plus de trois cents maisons, plusieurs palais, entre autres celui du doge et celui de Saint-Georges, où était le trésor de la république; l'arsenal était entièrement détruit aussi bien que le magasin général; toutes les marchandises qui y étaient, et qu'on estimait à des sommes considérables, avaient été consumées. Le bombardement dura jusqu'au 28, et le chevalier de Tourville fut laissé sur les côtes de Gênes avec une petite escadre, qui empêchait tous les vaisseaux génois de sortir du port.

Alors ils cherchèrent à calmer le ressentiment de Louis XIV, ils implorèrent leur pardon par le moyen du pape. Les articles du traité furent que le doge actuellement en charge et quatre sénateurs se rendraient, au commencement de l'année 1685, à Marseille, d'où ils viendraient trouver Sa Majesté; que, pour être admis à son audience, ils seraient revêtus de leurs habits de cérémonie; que le doge porterait la parole au nom de la république, témoignerait au roi l'extrême regret qu'elle avait d'avoir déplu à Sa Majesté; qu'il emploierait les expressions les plus respectueuses et les plus soumises; que le doge et les quatre sénateurs, étant retournés à Gênes, continueraient d'exercer leurs charges jusqu'à ce que le temps de leur gouvernement fût expiré. Il y avait en outre des articles stipulés pour congédier les Espagnols, réduire le nombre des galères, et réparer les pertes des Français. Toutes les conditions furent acceptées, et le traité exécuté. Le doge et les sénateurs parurent aux pieds du trône; cette cérémonie eut lieu dans le plus pompeux appareil; et Gênes se vit obligée de faire taire dans cette circonstance la loi qui portait que son doge ne pouvait sortir un seul instant de la ville sans perdre sa dignité. Aussi, comme on demandait à celui-ci ce qu'il trouvait de plus extraordinaire à Versailles et à Paris, il répondit : *C'est de m'y voir.*

Le bombardement de Gênes fut la dernière

rois ou deys d'Alger; et il est peu d'exemples qu'un dey soit mort dans son lit.

expédition qui signala Duquesne. Ce brave marin, quoiqu'arrivé à une extrême vieillesse, désirait encore combattre, et servir son pays. Louis XIV le remercia en ces termes flatteurs :

« Monsieur Duquesne, un homme qui a servi » aussi long-temps et aussi utilement que vous » doit se reposer. Ceux qui vont commander dans » la marine suivront vos leçons et vos exemples. » Ce sera encore vous qui conduirez mes flottes. »

Ce brave marin se retira dans le sein de sa famille, âgé de 75 ans, et y mourut à 78, le 2 février 1688, laissant deux fils : Duquesne-Monnier et Duquesne-Guiton, qui prirent et brûlèrent plusieurs vaisseaux anglais et hollandais.

Le règne de Louis XIV rayonna d'une foule de noms, dont le reflet s'étendit surtout sur la marine; il suffit de nommer Duquesne, Duguay-Trouin, Jean-Bart, Tourville, etc.

POINTS REMARQUABLES

DES CÔTES DE FRANCE.

Pen-Marck.

Il est peu de pays dont le littoral s'offre avec plus de variétés que les côtes offertes par la France à ses trois mers. Ce sont des dunes de sables, des plaines nues et pelées, dont l'aspect est celui des steppes arides de l'Asie, des bancs de noirs récifs, sur lesquels brise la mer, ou bien enfin des grèves unies où se roulent et bondissent les lames; mais aucun de leurs points ne se présente avec une plus sauvage bizarrerie que la plage bretonne : une ceinture de rochers que les flots houleux de l'Océan couvrent continuellement de leur écume semble devoir perpétuer les traditions barbares qui abondent dans l'histoire maritime de ce pays. Cette presqu'île armoricaine, contre laquelle râle convulsivement la mer, a conservé dans la nature cette physionomie sombre qui s'harmonise si bien, soit avec le culte sanguinaire des druides, à qui ses rocs offraient des dolmens naturels pour ses sacrifices humains; soit avec les mœurs de ses populations féroces, qui ne vivaient presque que des débris des naufrages trop souvent provoqués par leurs ruses.

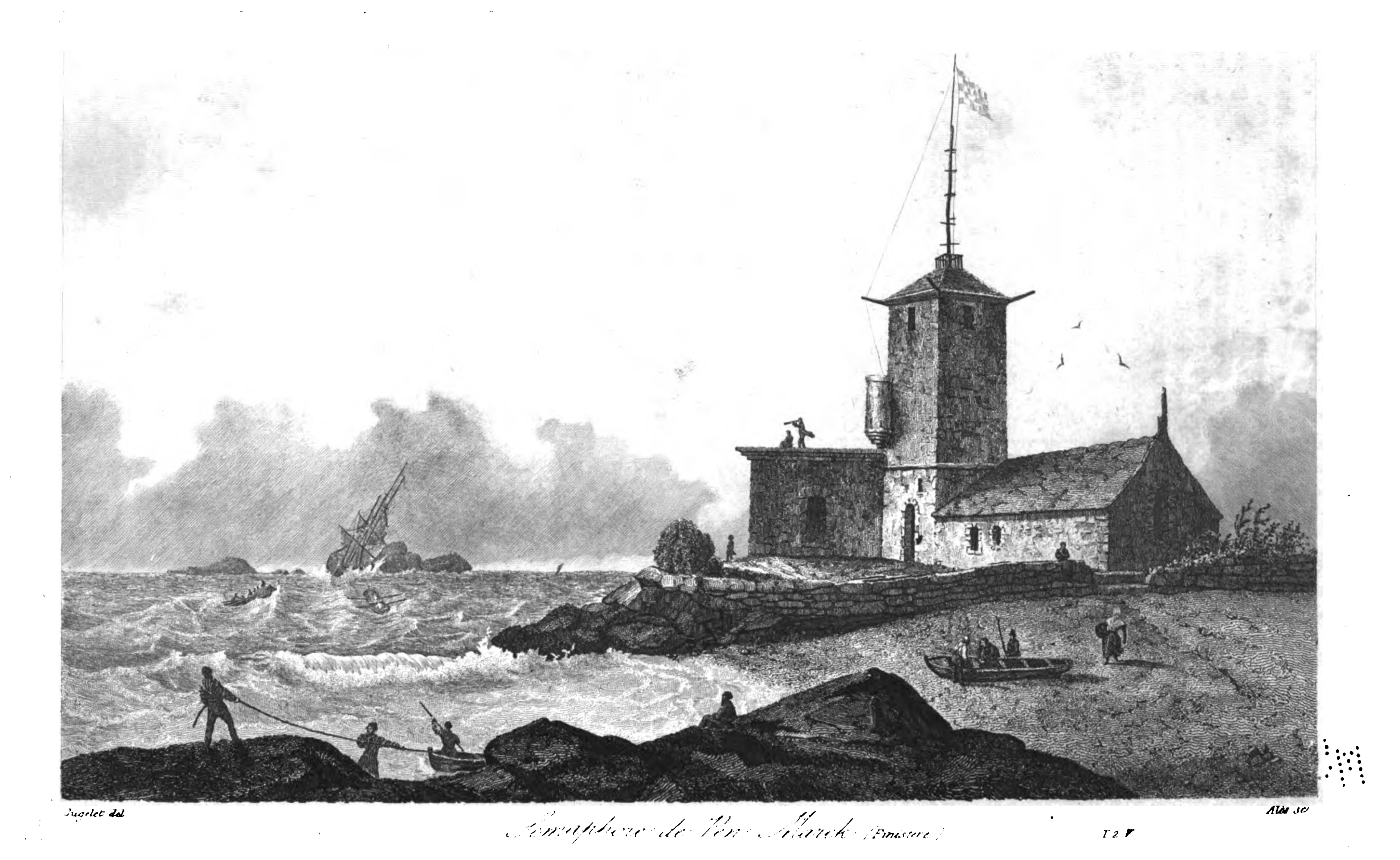
Pen-Marck est un des promontoires où cet âpre caractère est le plus fortement accusé. On ne peut se créer une image de cette côte, toute hérissée de brisans, dont les noires sommités tigrent la mer phosphorescente et savonneuse.

Nous devons dire que si dans ces parages la rive offre une sauvagerie que ne peuvent effacer ni les écueils de Roscoff, ni les brisans du Raz, les populations de cette localité, autrefois célèbre, avaient puisé dans les nombreux rapports, nés de leur commerce avec des pays plus civilisés, des mœurs dont la douceur et l'humanité contrastaient vivement avec la férocité des autres habitans des rivages bretons.

Pen-Marck fut long-temps, en effet, un des points les plus importans de la Basse-Bretagne. La source de sa prospérité était l'activité de sa population, entièrement adonnée à la pêche. Ses salaisons étaient tellement estimées, que non-seulement elles approvisionnaient les villes et les monastères de la contrée, mais qu'elles étaient très-recherchées dans les provinces intérieures de la France. La sévérité avec laquelle étaient observées les abstinences prescrites par la loi catholique, avait imprimé le plus grand mouvement à ce commerce. On peut en juger par la tradition, qui porte à 20,000 le nombre des marins que l'on pouvait lever à Pen-Marck et dans les villages qui l'avoisinaient.

Cette ville se tint long-temps en dehors des lois qui régissaient cette presqu'île, dont elle s'était isolée par sa constitution démocratique; sa forme de gouvernement était à peu près celle des républiques commerçantes de l'Italie. La force que cette petite souveraineté populaire trouva dans ses constitutions fut telle, que les malheurs que les guerres de la Ligue firent se succéder sur la Bretagne comme dans presque toutes les provinces de France, ne purent troubler sa tranquillité intérieure. L'agression brutale de Fontenelle vint seule y mettre un terme. Quittant à l'improviste l'île de Tristan, où il était depuis peu établi, cet ennemi se précipita sur Pen-Marck, qu'il livra aux flammes après en avoir égorgé un grand nombre d'habitans.

Cette république eût peut-être survécu à cette catastrophe, si les circonstances, en tarissant les sources de sa prospérité, ne l'eussent empêchée de sortir de ses cendres. St.-Malo, sa compatriote, dont les navigateurs venaient de découvrir les contrées septentrionales de l'Amérique, et l'île de Terre-Neuve, aux eaux si poissonneuses, avait fondé des établissemens de pêche sur ces plages lointaines, dont ses armemens apportèrent bientôt les produits. Les morues, que cette exploitation nouvelle mit dans le commerce, ne tardèrent point à anéantir le privilége dont Pen-Marck avait joui jusqu'à cette époque. La supériorité de ce poisson tarit dans quelques années les richesses que la république bretonne avait trouvées dans ses pêcheries. Ce qui arrive à toute place industrielle, dont les événemens anéantissent le commerce, dut nécessairement lui advenir. Les capitalistes étrangers, que l'espoir des bénéfices appellent sur les points où une industrie productive leur donne les chances les plus nombreuses de succès, ne tardèrent point à donner à ses riches bourgeois un exemple qu'ils ne tardèrent point à imiter, en portant sur d'autres points leurs ressources et leur activité mercantile.



Jugelet del. — Alès sc.

Sémaphore de Pen-Marck (Finistère)

T. 2. V.

Ainsi disparut la prospérité qui avait longtemps avivé cette plage, et que n'attestent plus aujourd'hui que quelques débris.

L'antiquaire observateur y trouve encore à chaque pas, comme le dit M. Ernest Ménard, les traces de son importance, échappées aux ravages du temps. Les champs sablonneux, brûlés par le vent de la mer, qui s'étendent devant chaque maison, sont enclos d'une ceinture de pierres, la plupart taillées carrément; quelques-unes offrent encore des vestiges bien conservés d'inscriptions et de moulures; d'autres, gisant sur le sol, nous ont montré, enfouies sous une croûte de vase, des armoiries à face de gueules qui décoraient autrefois la porte principale d'un noble castel voisin; puis, sous le toit de chaume où vivent pêle-mêle hommes et bestiaux, vous trouverez les débris d'un âtre gothique, dont le manteau, supporté par des colonnettes, passait peut-être autrefois pour un modèle de sculpture; l'auge où se gorgent des pourceaux fut creusée dans le fragment d'un pilier à cannelures torses, et l'on peut voir à travers une fenêtre à ogive, bordée d'une guirlande de pampres, l'intérieur d'une écurie, dont la porte disloquée a pour palâtre un chapiteau.

C'est surtout dans le trajet du bourg de Pen-Marck aux côtes que ces vestiges d'une antiquité glorieuse s'offrent en foule aux regards; vous diriez, aux masses de granit répandues autour des champs, les fondemens d'une ville détruite. A chaque pas l'attention est attirée par un reste de ciselure, une agrafe, un pendentif, une arabesque brisée; un sentiment religieux vous fixe devant ces débris, et bientôt, la curiosité dominant, désireux de savoir s'ils ont droit à vos hommages, vous cherchez à deviner le caractère de l'édifice où ces pierres étaient placées, le lieu qu'elles y occupaient; et l'imagination crée des figures bizarres pour y adapter le fragment d'une caryatide ou compléter un de ces monstres grotesques que l'architecture gothique avait empruntés aux Arabes.

Arrivé sur le bord de la mer, votre pensée, déjà attristée par l'aspect de ces plaines où la végétation voile à peine de quelques broussailles pauvres et chétives les décombres dont elles sont couvertes, s'assombrit encore au spectacle qui vient se dérouler devant les yeux; ce n'est plus une destruction accomplie, à laquelle survivent seulement quelques ruines, c'est une destruction menaçante, une destruction active : ce sont des bancs de récifs qui s'échelonnent, qui s'entassent, et où roule, hurle, bondit et tourbillonne une mer effrayante, même dans ses marées les moins fortes et dans ses jours les plus sereins, et au large des masses de rochers plus sinistres encore, et dont les lames assiégent et battent éternellement les noirs escarpemens. Une construction, dont le bâtiment figure une nef, dont la partie septentrionale offre une plate-forme d'observation, sert de base à une tour carrée; un mât dressé au sommet sert à arborer les pavillons nécessaires à la transmission des signaux. Ce sémaphore est la seule pensée conservatrice par laquelle la civilisation est représentée sur cette côte où la vue ne rencontrerait sans elle que des images ou des menaces de ravage et de mort.

FULGENCE-GIRARD.

COLONIES.

Marie-Galande.

Marie-Galande est une des petites Antilles, située par les 16° 3 de latitude, prise du cap nord, et par les 63° 29' de longitude ouest de Paris, à six lieues de la Guadeloupe. Découverte le 3 novembre 1493 par Colomb, elle reçut le nom de son vaisseau. Sa forme, presque ronde, est traversée par une chaîne de petits mornes, qui ne donnent naissance à aucune rivière; on n'y trouve que des sources et des mares. Son étendue est de huit lieues carrées; le sol en est fertile; il produit du bois de campêche, du coton, du sucre, et surtout un excellent café, le plus estimé des Antilles. Ses pâturages sont couverts de troupeaux et nourrissent de petits chevaux pleins de feu et de vigueur. L'île est divisée en quatre paroisses, et le chef-lieu, siége d'un tribunal de première instance, est le Marigot ou grand bourg. La population est d'environ 12,000 âmes.

Successivement cette petite île fut prise par les Caraïbes, les Français et les Anglais. La première compagnie de négocians s'y établit le 31 mars 1645, et après diverses vicissitudes elle fut achetée, avec la Guadeloupe, pour la somme de 73,000 livres, par M. de Boisseret. On y comptait, en 1822, cinquante-trois sucreries et deux cent quarante-huit habitations de café et de coton.

Modeste entre toutes ses sœurs de l'Archipel, Marie-Galande rattache cependant son histoire si simple à un événement à jamais mémorable dans les fastes de la marine française, qui a semé les mers des trophées de son héroïsme, et qui a donné la célébrité de ses malheurs à bien des points solitaires du globe. Ce fut dans le canal de Marie-Galande que se livra la grande bataille entre de Grasse et Rodney, entre la France et l'Angleterre. Il est impossible de ne pas raconter ici ce qu'il y eut de chevaleresque et de merveilleux dans cet important événement, sans avoir la prétention d'entrer dans tous les détails techniques de l'action.

La France, combattant pour l'émancipation américaine, semblait avoir retrouvé dans la sain-

teté de cette cause la science et la fortune de Jean-Bart et de Duguay-Trouin. Lamotte-Piquet et Destaing recommençaient partout les victoires de ces grands hommes, et se plaçaient à leur rang. Le pavillon d'Angleterre subissait à son tour l'humiliation dont il avait souillé le nôtre depuis la désastreuse journée de La Hogue. En ce temps-là brillait à la cour de Marie-Antoinette le fameux comte de Grasse, riche, spirituel, héroïque et libéral, d'une haute stature et d'une force herculéenne. Ce seigneur, déjà célèbre par plusieurs actions d'éclat, obtint le commandement de la grande flotte française qui dominait sur les mers des Antilles. Heureux et habile, le comte y maintint notre supériorité navale.

Un autre homme, non moins illustre et d'une originalité excentrique, comme disent les Anglais, se trouvait alors retenu à Paris pour dettes: c'était Rodney. Quelles devaient être les angoisses de son âme ambitieuse et de son patriotisme jaloux, quand Rodney captif entendait crier dans les rues les bulletins de nos victoires! Mais son *humour* le dédommageait de toutes ces blessantes épreuves. A chaque défaite des flottes anglaises, Rodney remportait une victoire, il se proclamait vainqueur; il démontrait ses succès par l'impéritie de l'amirauté, et à ce sujet il étalait tout une nouvelle tactique navale, ce qui amusait beaucoup les marquis et les abbés de l'époque. Un jour qu'au milieu d'une brillante réunion on examinait la carte du théâtre des événemens de mer: « C'est ici, s'écria le maréchal de Biron, qu'ont triomphé de Grasse et Bouillé.

— Et que moi j'aurais vaincu, dit Rodney, avec cette assurance de fatuité que la fortune seule peut absoudre.

— Eh bien! partez donc, milord, répliqua le maréchal.

— Mais, vous le savez, je suis prisonnier sur parole, répondit froidement l'Anglais.

— Vous êtes libre, continua le maréchal; je réponds pour vous; partez, milord, partez. Nous connaissons votre valeur, elle ne pourra qu'ajouter à l'éclat de nos succès. »

Rodney saisit au mot son généreux libérateur, part pour Londres, et obtient bientôt le commandement qu'il ambitionnait.

Le 12 avril 1782, au lever de l'aurore, les flottes de France et d'Angleterre se déployèrent dans le canal de Marie-Galande; Rodney et de Grasse étaient en présence. Pendant plusieurs heures on manœuvra pour gagner le dessus du vent; enfin les habiles évolutions de l'amiral anglais lui donnèrent cet immense avantage. En même temps, par une fatalité inouïe, une des divisions de la flotte française, commandée par Vandreuil, s'étant laissé acculer par les courans jusqu'à l'entrée de la mer des Caraïbes, ne put rejoindre le corps de bataille. Vandreuil se retira à Saint-Domingue, en laissant planer sur sa conduite l'odieux soupçon d'avoir sacrifié son devoir à des rivalités personnelles.

Vers le milieu du jour les deux armées se rapprochèrent, et Rodney, ayant l'avantage du vent et du nombre, perça la ligne française. Alors le spectacle était plein d'une grandeur effrayante. Les rivages de Marie-Galande, les caps et les montagnes de la Guadeloupe et de la Dominique formaient les gradins de l'amphithéâtre couverts des populations haletantes d'anxiété, les oreilles assourdies, les yeux éblouis par cette masse d'éclairs, sans cesse renouvelés, qui rougissaient les flots et faisaient pâlir le soleil. Cet astre était couché, que les deux volcans mal éteints lançaient encore leurs feux et leurs tonnerres. Enfin, l'Anglais tout mutilé assiégea l'amiral de France, toujours debout et épuisant jusqu'à son dernier boulet, quand on vint annoncer à de Grasse que les munitions manquaient. Aussitôt il commande de porter sur le pont sa vaisselle d'argent, estimée la plus riche de la cour. La hache la brisa, les canons en furent bourrés, et l'ennemi reçut cette singulière bordée, la seule de son genre depuis l'invention de la poudre.

Mais il fallut se courber sous la fortune, et de Grasse prisonnier fut conduit à Londres, qu'il eut pour prison, comme Paris avait été celle de Rodney. C'est durant sa captivité qu'il lui arriva une de ces aventures qui rappellent les peuples antiques ou demi-barbares, et dont les mœurs anglaises offrent seules des exemples modernes.

Qui ne connaît la passion de la nation entière, grands et peuple, pour les combats, les luttes et tous les exercices où se déploient la force et l'adresse? Le comte de Grasse avait la réputation d'un redoutable athlète, mérite extraordinaire chez un Français dans l'opinion des Anglais, qui se figuraient posséder sur leurs rivaux la supériorité des muscles comme toutes les autres supériorités. Quelques seigneurs nobles, amateurs du pugilat, lancèrent donc sur l'amiral deux vigoureux boxeurs. On se promettait un beau combat; les paris étaient déjà ouverts; et puis quel plaisir que de rosser un Français!

Un jour, de Grasse se promenait dans une des rues populeuses de la Cité, deux *bravi* l'abordent, le heurtent, lui cherchent querelle. Aussitôt la foule s'amasse, le cercle se forme. Mais l'amiral, saisissant un des champions, lui brise les os contre une muraille; l'autre fuit. Le *mob* (1) enthousiasmé bat des mains, pousse trois *hourras* (2) pour le vainqueur, et finit par le porter en triomphe.

Le coroner survint, qui constata gravement le *manslanghter* (3), et il n'en fut plus question.

L.

(1) La populace.
(2) Cri de joie des Anglais.
(3) Homicide sans préméditation.



ÉTUDES LITTÉRAIRES.

Naufrage

DU *SAINT-GÉRAN* A L'ILE-DE-FRANCE, EN 1744 (1).

Il y a près d'un siècle qu'un vaisseau de la compagnie des Indes se perdit sur les attérages de l'Ile-de-France. Du nombreux équipage qui le montait, neuf hommes seulement parvinrent à échapper à la mort, et firent séparément au tribunal de la colonie le récit de leur naufrage, et on a depuis découvert cette curieuse procédure dans la poussière d'un greffe. On s'étonnerait sans doute qu'après tant d'années, l'attention publique fût appelée sur un événement malheureusement trop commun; mais ce bâtiment était *le Saint-Géran*, vaisseau sur lequel Bernardin de Saint-Pierre a placé la mort sublime et touchante de Virginie.

Le but de nos recherches n'a point été d'établir un parallèle entre la vérité de l'événement et la fiction du poète que tout le monde connaît. Mais les détails de la catastrophe qui inspira Bernardin de Saint-Pierre sont presque inconnus, et nous leur devions une place dans notre recueil.

Le Saint-Géran, beau navire de 7 à 800 tonneaux, partit de Lorient le 24 mars 1744, monté par un nombreux équipage. Vingt-deux jours après son départ de France, il arriva à Gorée, et y embarqua vingt nègres et dix négresses yolofs et bambaras. Un jeune homme nommé Belleval, se disant chirurgien, abandonna la colonie pour s'introduire furtivement sur *le Saint-Géran*, au moment de son appareillage de Gorée.

La navigation fut lente et peu intéressante. Dix marins étaient morts, et un plus grand nombre gisaient sur les cadres, incapables de tout service, lorsque le 17 août le bâtiment se trouva à six lieues de l'Ile-de-France. On reconnut les petites îles qui en défendent l'approche; le ciel était serein, la brise molle, la mer nonchalante; le soir tombait, et les officiers délibérèrent sur la route que devait tenir le bâtiment pendant la nuit. Le capitaine fut d'avis de profiter de la beauté probable de la nuit pour dépasser les îles, et mouiller à la Grande-Terre au point appelé le *Tombeau;* mais le premier lieutenant combattit cet avis, en alléguant que si on mouillait au lieu indiqué, il ne resterait pas assez de monde dans le navire pour lever les ancres, attendu le grand nombre de malades. Un maître d'équipage, interpellé par le capitaine, et qu'un séjour prolongé dans l'île avait familiarisé avec ses abords, combattit à son tour, par des faits positifs, les inconvéniens que l'on appréhendait dans le mouillage à la baie du *Tombeau*. Mais le premier lieutenant soutint son opinion, et, aidé par l'assentiment des autres officiers, il parvint à influencer le capitaine, en faisant céder son avis au sien propre. Il fut arrêté qu'on passerait la nuit en tenant la cape sous les voiles majeures.

Les pièces authentiques retrouvées, comme nous l'avons dit plus haut, à l'Ile-de-France, fournissent les rapports des marins sauvés de l'horrible catastrophe qui suivit l'adoption de l'idée du lieutenant du *Saint-Géran;* nous laisserons parler un de ces rapports, où les faits sont décrits avec la vérité locale à laquelle ne sauraient suppléer les investigations les plus scrupuleuses. On trouvera ici le langage fidèle de l'homme de mer, dont les paroles n'ont point été pour ainsi dire tamisées par les habilleurs littéraires. Ici, comme dans toutes les descriptions de convention, les orages, la mer, tous les élémens enfin n'ont pas leur rôle uniforme et tracé à l'avance; c'est, ou jamais, de la couleur locale, comme on dit, quand on veut dire qu'une chose est vraie.

» L'an 1744, le 25 août, sont comparus au greffe les nommés Edme Caret, patron de chaloupe, Jacques Leguain, matelot charpentier, et Jean Lepage, matelot; tous trois réchappés du naufrage du vaisseau *le Saint-Géran*, lesquels ont déclaré ce qui suit:

» Qu'il y avait sur ce vaisseau un jeune homme âgé de vingt-quatre à vingt-cinq ans, lequel s'était embarqué furtivement sur le navire à Gorée, d'où il avait déserté; qu'il était chirurgien de profession, et se faisait nommer Belleval, et se disait parent de l'ingénieur du même nom qui passait sur le vaisseau. M. de Belleval ne le reconnaissait pas pour son parent; ce jeune homme a péri avec les autres dans le naufrage. Le lundi, 17 août, à quatre heures du soir, on eut connaissance de terre; on cargua et l'on serra les huniers; on cargua les deux points de misaine, et l'on mit à la cape sous la grand'voile, l'amure à babord. Aussitôt qu'on avait vu la terre, M. Delamare avait fait sonner une cloche, et monter tout le monde sur le pont pour faire ses manœuvres, parce qu'il y avait peu de gens de l'équipage en santé, et qu'il y en avait plus de cent sur les cadres.

» M. de Montendre prit le quart à six heures jusqu'à minuit; les officiers qui n'étaient pas de quart allèrent se coucher sur les sept heures et demie. A onze heures on cargua les deux points de la grand'voile, on laissa tomber le fond de misaine, on brassa tribord derrière et babord devant, afin de tenir le vaisseau en panne, et de ne point faire de chemin jusqu'au point du jour, que

(1) Cet article peut être regardé comme un essai de critique sur l'emploi des faits en littérature. On sait que ce fut le naufrage du *Saint-Géran* qui servit aux scènes les plus dramatiques du charmant roman de Bernardin de Saint-Pierre : *Paul et Virginie*.

l'on comptait donner dans les îles et venir au port. A minuit le sieur Lair prit le quart, et continua la même manœuvre sans y rien changer. Sur les deux heures et demie après minuit, M. Malles vint sur le pont et dit : « Voilà beau temps, Dieu merci; il n'y a qu'à avertir M. Delamare. » Un matelot alla avertir M. Delamare, qui vint sur le pont, et, s'adressant à M. Malles, lui dit : « Mon ami, n'avons-nous pas beau temps ? » M. Malles répondit oui, et ensuite, s'adressant au sieur Végnard, second pilote, il lui demanda : « Que dites-vous de la route? » Le pilote lui répondit : « La route est bonne ; nous avons encore loin à courir comme cela. » Sur les trois heures, M. Delamare dit : « Nous pouvons arriver; » et aussitôt le timonier changea la barre, et on allait laisser tomber le point de la grand'voile sous le vent, lorsqu'on entendit une voix du gaillard d'avant qui criait par exclamation, par plusieurs fois, *terre!* et en même temps le navire se coucha sur les roches. M. Delamare fit sonner la cloche. Les officiers, les gens de l'équipage, vinrent sur le pont et sur les gaillards. M. Delamare fit parer les caliornes et candelettes pour mettre les bateaux dehors ; mais comme il y avait peu de monde en état de monter aux hunes, cette manœuvre se faisait très-mal et lentement. Le navire commença à donner la bande sur tribord ; ensuite le capitaine s'écrie : *Nous allons chavirer !* et en même temps il fit appeler le charpentier, et lui dit de se mettre au pied du grand-mât pour le couper quand on l'avertirait. Il dit à maître Ledaim : « Notre homme, vite un homme à l'étai, prêt à le couper au premier signal. » Il fit aussitôt couper les haubans du grand-mât au vent, et en même temps ordonna que l'on coupât le grand-mât à l'étai. On coupa le grand-mât, qui, tombant à tribord, entraîna avec lui le mât d'artimon, qui se cassa à 15 ou 16 pieds au-dessus du gaillard d'arrière. Aussitôt M. Delamare dit : « Tâchons de mettre la yole dehors, à bras. » Toutes les saisines des bateaux étaient coupées d'avance ; on fit quelques efforts pour mettre la yole dehors; mais comme on était trop peu de monde pour cette manœuvre, on laissa tomber la yole sur le pont. Le navire donna encore plus de la bande, et M. Malles s'écria : *Il faudrait couper le mât de misaine.* M. Delamare y acquiesça, et l'on dit au maître de donner un coup de sifflet pour faire aller les charpentiers en avant; ils frappèrent ensuite sur les mâts et sur les haubans du vent, et le mât tomba à tribord. M. Delamare rappela aussitôt les charpentiers sur le gaillard d'arrière, et leur dit d'apporter des planches pour faire un ras. On prit les mâts de la chaloupe, et un espart qui se trouvait dans les porte-haubans à babord; on les mit sur le gaillard d'arrière pour les assembler : mais tout le monde était si troublé, que l'on ne pouvait venir à bout de faire travailler personne. D'ailleurs le vaisseau donnait si fort la bande, qu'il était impossible de se tenir debout, et tout le monde était au vent dans les porte-haubans. M. Malles s'écria : « Mes enfans, tâchons de chavirer le canot sur le pont, afin de parer la chaloupe pour qu'elle vienne à flot lorsque le vaisseau s'ouvrira, pour que l'on puisse du moins sauver quelques personnes. » Tous ceux de l'équipage en état d'agir descendirent sur le pont pour aider cette manœuvre : on chavira le canot hors de dedans la chaloupe; mais en tombant il creva le côté de tribord de la chaloupe, et se brisa lui-même. Tout le monde s'écria : miséricorde ! en voyant tous les bateaux défoncés et brisés. On se rangea au vent du navire pour attendre le jour : au point du jour, on chanta l'*Ave maris Stella*, et le *Salve Regina*. M. Malles appela ensuite l'aumônier, et lui dit qu'il fallait faire des vœux à sainte Anne d'Auray : les vœux étant faits, il dit à l'aumônier de donner la bénédiction générale. L'aumônier se mit à genoux, et tout l'équipage aussi, et donna la bénédiction générale, en disant : « Que Dieu vous pardonne vos péchés ! » M. Malles, adressant la parole à tout le monde, dit que s'il avait offensé quelqu'un, il lui en demandait pardon.

» Chacun alors commença à faire tous ses efforts pour se sauver ; le boulanger se jeta le premier avec un paquet sur le dos, et se noya tout de suite. Tassel se jeta ensuite ; tout le monde était attentif à ce qu'il deviendrait, pour imiter sa manœuvre. Il fut bientôt paré des lames et hors des brisans ; et l'équipage étant encouragé à son exemple, on vit en même temps plus de soixante hommes se jeter à la mer. M. Delamare, s'adressant à Edme Caret, son patron de chaloupe, qui était assis, et examinait avec attention tout ce qui se passait, lui dit : « Que vas-tu faire? » A quoi il répondit : « Je m'en vais chercher une planche ou quelques morceaux de bois pour me sauver. » Il alla chercher la planche de la chaloupe. M. Delamare lui dit de mettre deux estropes aux deux extrémités de la planche, ce qu'il fit. M. Delamare descendit à l'escalier pour se tenir prêt lorsque Caret mettrait la planche à flot. M. Delamare remonta l'escalier, et parla quelque temps à M. Malles. Caret lui dit : « Monsieur, quittez votre veste et votre culotte, vous vous sauverez plus aisément. » M. Delamare ne voulut jamais y consentir, disant qu'il ne conviendrait pas à la décence de son état d'arriver à terre tout nu, et qu'il avait des papiers dans sa poche qu'il ne devait pas quitter. Le patron Caret lui demanda ensuite : « Jetterai-je la planche? » Il lui dit de la jeter, et se mit à cheval dessus. Caret attrapa une des estropes de la planche, et la traînait après lui en nageant, son capitaine dessus. Une lame qui survint poussa la planche dans l'estomac de Caret, et le jeta à plus de 15 pieds; il se leva, revint à la nage, et continua de la haler après lui;

il passa les lames et les brisans heureusement, et se trouva avec son capitaine sur un fond où ils avaient pied, et où l'eau ne leur venait que jusqu'à la ceinture. Ce fut en cet endroit qu'ils rencontrèrent Hector, noir libre, domestique de M. Delamare ; ce noir était sur un ras fait d'une vergue et d'un espart saisis ensemble. M. Lair, officier, et sept ou huit autres personnes que le patron ne reconnut point, étaient sur le ras. Hector, voyant son maître, lui dit : « Venez avec nous; vous serez mieux que sur la planche où vous êtes. » M. Delamare fit ce que son noir lui dit; et maître Caret suivit son capitaine, quitta sa planche et se rendit au ras : mais Caret, s'étant aperçu qu'il était trop chargé et qu'il calait, regagna sa planche. Il vit M. Delamare sur le ras gagner beaucoup de l'avant vers la terre ; mais un moment après, il aperçut le ras revenir vers lui entraîné par un très-grand courant ; il se sentit lui-même ramené, malgré tous ses efforts, dans des lames par un semblable courant, et perdit même sa planche. La mer déployait horriblement dans cet endroit ; il fut obligé plusieurs fois de plonger et de s'attacher aux rochers qui étaient dans le fond, pour n'être pas accablé par le poids énorme de la lame qui lui serait tombé sur le corps, et n'être point brisé par la barre d'arcasse et plusieurs autres pièces de bois que la lame roulait avec beaucoup de violence sur sa surface. Il y avait autour de lui, lorsqu'il rentra dans les lames, plus de vingt personnes, et il aperçut M. Delamare sur un ras; mais lorsqu'il plongea la première fois pour éviter les pièces de bois qui l'auraient accablé, en se relevant du fond et revenu sur l'eau après que la lame fut passée, il n'aperçut plus personne autour de lui, et il présume que c'est dans ce moment que M. Delamare périt avec ceux qui l'environnaient. Enfin, après bien des efforts, Edme Caret se vit hors des lames, et trouva heureusement une jumelle sur laquelle il se mit, étant épuisé de fatigue. Après plusieurs autres accidens, où il crut plusieurs fois périr, il gagna un endroit où il avait pied, s'y reposa et prolongea peu à peu les récifs en poussant sa jumelle devant lui, afin de ne se plus engager dans les courans et les lits de marée qui avaient pensé le faire périr. Jacques Leguain, qui ne se jeta à la mer que plus d'un quart-d'heure après Edme Caret, vit tous ces divers incidens lorsqu'il se jeta à la mer. Presque tous les officiers et passagers étaient dans le vaisseau, indécis sur le parti qu'ils devaient prendre. Ledit Leguain dit avoir eu les mêmes accidens qu'Edme Caret en nageant, qu'il n'a jamais cru pouvoir échapper à la violence de la lame, et qu'il attribue tout cela à une protection de Dieu.

» Fait en la chambre du greffe, au Port-Louis, Ile-de-France, les jour et an que dessus, et ledit Caret a signé ; et lesdits Jacques Leguain et Jean Lepage ont déclaré ne savoir ni écrire ni signer. Rédigé et dicté par nous, commissaire susdit. *Signé*, Edme Caret, Herbault, Molère. »

Bien qu'aucune des pièces relatives au naufrage du *Saint-Géran* ne parle du nombre d'hommes qui formaient son équipage, il est à penser qu'il était considérable, si l'on en juge seulement par la quantité de malades, qui s'élevait à plus de cent. Aussitôt que le premier choc eut ébranlé le navire, le capitaine fit sonner la cloche ; et à l'exception des mourans, enchaînés sur leurs cadres par la douleur, le pont se couvrit d'une foule effrayée : officiers et matelots, hommes et femmes, nègres et passagers, tous égaux par la communauté du péril. Sur l'ordre qu'en donna le capitaine, le timonnier chanta l'*Ave Stella* et le *Salve Regina*. Le premier lieutenant lui demanda de faire des vœux à sainte Anne d'Auray, et les vœux furent prononcés avec toute la solennité possible en pareil cas ; puis la bénédiction fut donnée à tout l'équipage, dont chaque matelot embrassa son ami le plus proche en s'agenouillant. On a vu dans le rapport ci-dessus comment la presque totalité de ce malheureux équipage périt dans les tourmens du naufrage.

Il y a dans ce sinistre, vu dans son ensemble, le tableau vulgaire, mais touchant, d'une grande infortune. Mais, disons-le, jamais la nature ne fut plus innocente d'un naufrage, et pour perdre *le Saint-Géran* dans de semblables circonstances, il fallait opposer au calme du vent et à la sérénité du ciel et de la mer, l'inhabileté du capitaine, l'entêtement du lieutenant et la faiblesse et l'inexpérience des autres officiers. Si l'on cherche les causes d'un accord si funeste par les conséquences qu'il a entraînées, on les trouvera peut-être dans le régime d'une compagnie de marchands et de gens d'affaires, choisissant les marins loin des ports de mer, et siégeant dans ces capitales somptueuses, où la sollicitation érigée en métier offre mille fois par jour aux chances de la fortune l'intrigue, l'ignorance et la présomption.

Ainsi qu'il en avait le droit, Bernardin de Saint-Pierre usa librement du naufrage du *Saint-Géran*, et en contredit même les faits principaux. Bien que ce bâtiment ait péri sans témoins derrière un récif, et que la colonie n'en ait été informée que trois jours après, l'auteur de *Paul et Virginie* n'entoure pas moins cet événement des regards, des cris et des vains secours des habitans de l'Ile-de-France, parce qu'il fallait des spectateurs passionnés aux scènes dramatiques que son art avait conçues. Bien que le naufrage eût été accompli pendant un temps serein, le poète le transporta sous les coups d'une horrible tempête, parce qu'un ouragan lui était nécessaire pour compléter dans son roman le tableau de la nature tropicale. On sait que les descriptions eurent une grande part dans le succès du délicieux roman de *Paul et Virginie*.

Maintenant, le temps qui s'écoula entre cette

catastrophe et l'époque où Bernardin de Saint-Pierre put en recueillir les détails, ne suffit-il pas à nos yeux pour en changer probablement les incidens, pour en dénaturer les faits principaux? Qui aurait conservé à l'Ile-de-France l'impression fidèle d'un événement peu important pour le legs qu'il faisait au passé dans le dramatique de ses péripéties? Les colonies vieillissent vite et sans annales, presque sans souvenirs. Les familles s'y renouvellent fréquemment, surtout dans ces parages, et les hommes se regardent eux-mêmes comme entreposés (1).

Aux faits qu'on vient de lire, dont M. Lemontey, dans son étude littéraire sur la partie historique du roman de Bernardin de Saint-Pierre, a développé les incidens avec une simplicité et une précision remarquables, nous ajouterons une anecdote extraite de la correspondance d'un habitant de l'Ile-de-France, dont nous pouvons garantir l'authenticité.

Un des sites les plus pittoresques de l'île est le quartier des Pamplemousses, qu'ont rendu célèbre les tombeaux de Paul et Virginie. Chaque année, dit l'auteur de la lettre où nous puisons, ces tombeaux sont encore visités par une foule d'étrangers et surtout de jeunes Anglais, dont les grimaces sentimentales ne laissent pas que d'être fort burlesques. Le fait est que ces tombeaux ne peuvent nullement conserver les cendres de Paul et de Virginie, et qu'ils ont été construits par le propriétaire actuel du terrain, pour attirer les voyageurs anglais, qui aiment beaucoup à coucher sans discernement sur leurs albums la description des déchirantes émotions qu'ils éprouvent à la vue des restes de ces amans infortunés. D'abord il n'avait fait construire qu'une seule tombe, celle de Virginie; mais comme tous les lamentables visiteurs demandaient les larmes aux yeux où reposait Paul, le propriétaire s'est vu obligé d'en construire une seconde pour compléter cette délicieuse illusion : la pierre a été creusée sous le nom romanesque. Ces tombes sont en outre couvertes de symboles, d'adages, de vers, de pensées échappées à la verve romantique des sensibles voyageurs; chacun d'eux s'est fait un pieux devoir d'acquitter ainsi sa dette d'admiration à la mémoire des incomparables amans de l'Ile-de-France, mémoire que la plume élégante de Bernardin de Saint-Pierre a transmise à la postérité.

Le Rédacteur en chef.

(1) On doit du reste peu regretter que Bernardin de Saint-Pierre n'ait pas écrit plus près de l'événement, car en général les souvenirs de cet auteur valent mieux que ses premières impressions. Les sites enchanteurs qu'il décrit avec tant d'éclat, dans *Paul et Virginie*, sont représentés comme une terre de Cyclope noircie par le feu dans le *Voyage à l'Ile-de-France*, qu'il avait antérieurement publié. Un esprit chagrin et une humeur difficile lui montraient les objets présens sous un jour défavorable.

Physiologie morale
DU MARIN.

Il est incontestable que de tous les arts produits par la raison humaine la navigation est le plus difficile, et celui qui a exigé le plus d'audace. La nature a mis chaque être au milieu de ses rapports nécessaires; elle lui a affecté une place qu'il ne peut changer; elle lui a donné des organes propres aux élémens qu'il habite, et dont la disposition sert à l'exercice de certaines inclinations innées : aussi ne voit-on jamais les animaux contrarier ses vues; chez eux, l'individu respecte toute sa vie les lois qui gouvernent l'espèce entière. L'homme seul, qui fonde toute sa prééminence sur une faculté pour ainsi dire artificielle, l'homme, qui a tout tiré de son industrie pour assurer son empire sur la terre, a eu besoin d'une industrie plus puissante encore quand il a voulu établir sa domination sur un élément auquel la nature ne l'avait point destiné. Sur la terre, en effet, cette industrie a pu le mettre aux prises avec quelques dangers; mais sur la mer, il a eu à lutter contre tous. La terre était son domaine, et il n'a eu, pour l'assujettir, qu'à obéir à une inclination naturelle; ici, au contraire, il a fallu que cette inclination cédât à une volonté qui la contrariait.

Sans doute, le caractère de la raison est non-seulement de tirer parti de tout, mais encore d'abuser de tout. L'art de la navigation mérite les mêmes blâmes que tous les autres. En étendant l'empire de l'homme sur un élément qui ne lui avait pas été donné, il a fait servir cet élément de théâtre à nos fureurs, et il n'est pas aujourd'hui un rivage, si ignoré qu'il fût jadis, qui n'ait été souillé du sang des hommes. Ainsi, si ce n'est pas, rigoureusement parlant, le plus utile des arts, c'est toujours le plus sublime de tous.

Mais ce n'est ni par ses brillans accessoires, ni par ses résultats plus brillans encore, et qui ont été cent fois examinés, que la navigation présente à nos regards un spectacle si différent des autres sciences; c'est par les sensations mêmes dont elle remplit l'âme de celui qui lui a consacré sa vie. Quelles sensations que celles de l'homme qui, jeune encore, quitte pour la première fois cette famille dans laquelle jusqu'ici se sont concentrées toutes ses affections! ces amis, qui ont été les confidens de toutes ses pensées! les objets insensibles eux-mêmes, qui, n'ayant pas vieilli comme nous, retracent par leur aspect des souvenirs toujours vivans! Une autre existence, d'autres liens à contracter, d'autres hommes à fréquenter, d'autres lieux à visiter, mais rien à aimer sans cesse, rien qu'on puisse revoir tous les jours! Quel changement dans l'esprit! quel vide même dans l'âme!

Et quelle existence monotone! toujours la mer,

calme ou irritée sans doute, mais du moins toujours devant nous, comme si le navire était immobile ! Changer à chaque instant d'horison sans s'en apercevoir ; continuer sa route sans autres points de remarque que ceux que donne le calcul; avancer ou rester sans que l'impatience puisse se prendre à rien autre chose qu'à des vents qui ne dépendent pas de nous, qu'à une planche légère que les vagues soulèvent malgré tous nos efforts; redouter toutes les horreurs du besoin; considérer d'un œil morne le navire qui fuit à la lame dans les tempêtes, comme si, en l'abandonnant aux flots, il n'y avait plus d'espoir que dans le hasard : quelles situations diverses ! et comment celui qui a vécu un seul jour de cette vie la regrette-t-il toujours !

Ce sont précisément ces situations qui modifient l'âme de telle manière qu'elle n'y peut plus renoncer.

Qui de nous n'a pas éprouvé qu'à l'aspect d'un horison sans bornes l'âme s'étendait en quelque sorte avec l'espace? Nous n'avons pas encore appliqué l'analyse muette; mais le cœur, qui n'attend pas pour être ému l'assentiment de la raison, nous a fait tressaillir cent fois en contemplant l'étendue immense qui se développe devant nous pour la première fois. Actuellement encore, le souvenir de ces heures trop rapides, où nous restions plongés dans une extase muette à la vue de l'Océan, nous fait éprouver une sensation délicieuse ; le plaisir de la grandeur, physiquement parlant, est un des premiers auxquels nous soyons sensibles, et c'est un de ceux que l'habitude, qui émousse tous les autres, nous rend le plus nécessaire. Quel est l'homme, jeté au milieu des mers, qui, ne voyant que soi dans la nature, ne conçoive une espèce de sentiment de fierté qui lui persuade, en quelque sorte, que tout est fait pour lui? Dans les pays habités, les monumens de l'homme nous avertissent à chaque instant d'une puissance égale ou supérieure à la nôtre; dans un désert, au contraire, la grandeur factice de l'homme disparaît, celle de la nature se montre, et rien ne donne à l'homme une plus haute idée de lui-même que celui d'un espace dont il n'y a que lui pour spectateur.

Je ne crois pas qu'il faille chercher dans les institutions changeantes la cause de la fierté naturelle des Arabes ou des Scythes : elle est tout entière dans le désert qu'ils habitent, ce désert qu'un homme fameux appelait un océan de pied ferme, et dont les tribus nomades se disent aussi les rois.

Ce sont là les deux sensations dominantes du navigateur. Son âme s'assimile avec cette grandeur imposante qui l'environne, et elle croit à sa grandeur comme elle croit à celle des élémens; accoutumée à lutter contre les flots, elle apprend à se roidir contre les obstacles, et elle croit à sa volonté comme à une puissance.

Notre âme a besoin de mouvement; elle a besoin, pour jouir, d'éprouver des émotions qui lui fassent craindre pour ses jouissances; et quels mouvemens plus impétueux que ceux que produit cette vie errante ! quelles craintes plus vives que celles que donnent ces dangers toujours renaissans ! Le marin est franc, parce qu'il vit, pour ainsi dire, hors des conventions sociales; il est insouciant sur l'avenir, parce qu'une vie semée de périls lui apprend à ne s'appuyer que sur le présent; il est prodigue, parce que la conviction qu'il a acquise de la fragilité de la vie l'invite à en jouir à tout prix ; exempt des préjugés de sa nature, on dirait que c'est un véritable cosmopolite, parce que celui qui a beaucoup vu n'est jamais exclusif, et que ce qu'il oublie le plus promptement dans les solitudes immenses qui se déploient devant lui, ce sont les petites passions et les froids intérêts des hommes; il est brusque, parce que son rude métier l'exige en quelque sorte ; mais il est souvent humain, parce que la brusquerie ne s'allie jamais avec l'hypocrisie.

Enfin, ce qui paraît un problème insoluble, il court tous les dangers; cent fois il jure qu'échappé du naufrage, il n'ira plus s'exposer à de nouveaux périls : il n'attend plus que l'instant de recommencer une carrière qu'il a maudite si souvent. C'est encore l'étude du cœur humain qui explique cette apparente contradiction. L'homme, comme on l'a remarqué avec raison, tient plus à la vie par le sentiment de ses peines que par celui de ses plaisirs. Le plaisir rassasie et dégoûte aussitôt : la peine nous force à courber le front; mais elle laisse au fond des cœurs l'espérance de momens plus heureux, et c'est toujours cette espérance-là qui nous porte en avant dans la vie. L'homme engourdi dans le plaisir se réveille, pour ainsi dire, dans le malheur. Les plus vives jouissances morales sont toujours celles qui ont été achetées par quelques peines. La joie enfin effleure agréablement; mais le malheur nous blesse, et c'est des blessures du cœur qu'il sort un baume qui les guérit.

On peut ajouter à cela que le besoin de se risquer est comme un noble instinct qui se réfugie au fond de l'âme pour triompher de ces penchans bas et égoïstes, qui, en rattachant l'homme à la terre, le rapetissent toujours. Après tant de motifs d'aimer sa vie errante, comment s'étonnerait-on que les dangers qui l'accompagnent soient capables d'en dégoûter le marin? Rien ne peut déposséder l'âme d'un mouvement qui fait sa vie. Le repos qu'on substitue aux passions violentes n'est point un repos véritable; c'est presque toujours un ennui profond. Aussi, le marin qui a quitté sa profession n'existe-t-il plus que par le regret. Dans sa vieillesse, tourmenté du besoin de s'agiter encore, on dirait qu'il ne s'attache plus à l'existence que par le souvenir; le murmure étourdissant des vagues plaît à son oreille. Combien de fois, durant de longs jours, il contemple, assis sur un

rocher, la voile qui s'efface à l'horison, ou la mouette rapide, qui rase de son blanc plumage l'écume éblouissante des vagues! Son imagination s'élance avec le dernier rayon du soleil couchant, et aborde avec lui sur les côtes de l'autre hémisphère; la vue de la tempête elle-même ne peut l'arracher au spectacle des flots; les dangers qu'il a courus sont affaiblis par le souvenir; l'émotion puissante qu'il éprouvait après les avoir affrontés est encore toute vive dans son âme; et ces regrets si vifs, cette mélancolie rêveuse, attestent toujours qu'après avoir vécu d'une vie de son choix, il ne fait plus désormais que traîner des jours inutiles sur un élément qui n'est plus le sien. UN OFFICIER DE MARINE.

MONUMENS DES PORTS.

La Fontaine Caffarelli.

Brest, comme toutes les villes où sont passés les peuples méridionaux pour élever, et les nations du nord pour détruire, conserve encore quelques vieux monumens dont le souvenir s'attache à une haute antiquité. L'incertitude de leur caractère architectural ne permet guère cependant à l'archéologue de leur assigner une date; c'est principalement à l'église et au clocher de Gouësnou et au château près duquel s'élève la mâture du port, que cette difficulté de précision dans les recherches se fait sentir avec le plus de regrets.

Dans des temps plus modernes, Brest a également eu sa part de constructions monumentales, et une date précise que le bronze ou la pierre porteront dans l'avenir ne laissera désormais plus de doutes sur l'origine des édifices d'autant plus intéressants dans un port de mer qu'ils rattachent presque toujours leur fondation à quelque événement ou à quelque précieux souvenir de localité.

Parmi ces monumens d'une date intermédiaire on compte principalement l'ancien établissement de la salle d'armes, la clouterie du port, et une partie du bâtiment de la direction des vivres. Les clefs de leurs voûtes portent la date du XVIIe siècle. La boulangerie, le magasin des salaisons portent également leur âge dans l'écusson gravé sur leur front. Toutes ces dates rappellent les constructions de Louis XIV et de Louis XV.

En regard de cette *Consulaire* que nous avons décrite et qui rattache à son érection la mémoire d'un de nos beaux faits d'armes modernes, en même temps que le nom d'une des illustrations maritimes de la France, s'élève la fontaine Caffarelli, dont l'édification retrace aux Brestois le souvenir reconnaissant d'un homme supérieur qui, par des services impérissables, a légué à l'avenir son nom respectable avec le monument qu'il a élevé.

La *Consulaire*, que nous avons décrite, fait à l'une des extrémités de la place du port le pendant à cette fontaine dont nous offrons le dessin avec cet article; sa position sur la place est voisine de la cale du génie maritime, au point où commencent les chantiers à canons du parc d'artillerie.

Cette fontaine a été érigée sous les auspices et par les soins de M. le comte Joseph Caffarelli, préfet maritime de Brest, en l'an 11 (1803). Elle est entourée par huit canons enterrés par la volée et qu'enlacent des festons de chaînes, dont est défendu le pourtour du monument.

La fontaine est formée d'une grande coupe circulaire en granit qui fait face au magasin général; deux coquilles vulgairement appelées bénitiers occupent les faces latérales; la quatrième face livre la porte du monument. Les coquilles, supportées par des boules en granit, sont d'une forme gracieuse et légère. Les conduits et l'appareil intérieur de la fontaine sont dans le socle ou piédestal. Les dimensions sont presque semblables à celles de la *Consulaire*. Une statue fluviale s'élève sur ce piédestal. Elle est d'une assez bonne exécution.

L'empereur, qui savait apprécier les hommes, avait compris tout ce qu'il y avait de mérite modeste et de profondeur de vue dans Joseph Caffarelli, pour seconder les projets qu'il concevait dans le but de la prospérité de cette importante place de guerre. Caffarelli répondit dignement à la confiance de Napoléon, et résolut par son habile gestion ce problème encore controversé, qu'une préfecture maritime (telles qu'elles sont créées par l'ordonnance constitutive du 17 décembre 1828, et telles qu'elles étaient établies sous l'empire) pouvait être dirigée avec autant d'avantage dans l'intérêt du budget, dans celui du service administratif et dans l'intérêt local, par un administrateur civil, ayant pour major-général un officier de marine, que par un officier général spécial, quelque expérimenté qu'il puisse être (1).

Joseph Caffarelli était lieutenant de vaisseau avant la révolution; il prit part à plusieurs affaires, notamment au sanglant combat du 12 avril, sous l'amiral comte de Grasse. Il n'émigra point. A l'époque de la dispersion des officiers du corps de la marine, il rentra momentanément dans sa famille, puis prit bientôt du service au département de la guerre, et fit partie de l'armée des Pyrénées, dans laquelle il obtint le grade d'adjudant-général. Second fils d'une famille nombreuse, qui a fourni des hommes remarquables dans presque tous les services publics, pendant

(1) Nous faisons ici nos réserves sur l'opinion de notre collaborateur, M. le colonel Préaux, dont nous ne partageons pas complètement l'idée. Sans développer plus complètement une pensée qui nous écarterait de l'allure de notre rédaction, nous avons cru devoir placer ici cette note. (*N. du Rédacteur.*)





2me V. Page 216.

Fontaine Caffarelli à Brest.

la révolution et sous l'empire, Joseph Caffarelli rentra dans ses foyers, où il se livrait à des occupations d'agriculture et d'administration locale, quand le général Bonaparte revint d'Egypte. Le frère de Joseph, Maximilien Caffarelli du Falga, général de division du génie, qui avait perdu une jambe à l'armée du Rhin, fut tué au siége de Saint-Jean-d'Acre, emportant avec lui les regrets et l'estime de toute l'armée. Ce fut cette malheureuse circonstance peut-être qui appela de nouveau l'attention du premier consul sur Joseph, dont il appréciait hautement le frère. Il le nomma conseiller d'Etat, et, peu après, préfet maritime à Brest. Caffarelli occupa ce poste difficile depuis 1800 jusqu'en 1810, époque où il fut nommé membre du conseil général de marine, position dans laquelle il rendit les plus grands services jusqu'à la restauration.

Ce fut dans ces diverses fonctions que Caffarelli se montra homme supérieur, administrateur juste, ferme, et toujours ami de notre gloire nationale.

C'est sous sa direction qu'on a creusé le quatrième bassin de Recouvrance; qu'on a relevé les quais, ouvert ceux de la Tour-Noire et de la Tour-Blanche; créé celui de la Boucherie après des excavations immenses.

L'île factice sur laquelle s'élèvent divers établissemens et les dépôts des bois de construction, a été faite par lui; il a élevé les cales de constructions du Salou. La ville lui doit plusieurs établissemens, des promenades et des embellissemens; son zèle ingénieux se multipliait et se montra en tout digne du haut génie qui dominait alors l'Europe.

Le port de Brest conserve mille empreintes de la sage et habile administration du comte Joseph Caffarelli, dont nous avons brièvement esquissé les importans travaux à propos du monument auquel s'est attaché son nom honorable. Nous n'avons été ici que l'écho des sentimens de reconnaissance qui s'attachent à son souvenir (1).

Le l.-colonel PRÉAUX,
de l'artillerie de marine.

HISTOIRE MODERNE.

Combat d'Ouessant.

1778.

Un événement historique ne peut presque jamais être apprécié indépendamment des faits qui le précèdent, et qui, comme ses conséquences, se rattachent à lui. Bien que le combat d'Ouessant eût été, dans toutes circonstances, une des affaires glorieuses de notre marine et par l'habileté et la hardiesse que le général déploya dans tous ses mouvemens stratégiques, et par la précision et l'intrépidité que nos marins apportèrent à leur exécution, ce ne sont pas ces considérations qui jetèrent le plus d'intérêt et le plus d'éclat sur la victoire qui, dans cette rencontre, couronna nos armes. Son importance ressort surtout et de son opportunité, et de l'immense influence qu'elle exerça sur la guerre qu'elle ouvrit par un triomphe.

Notre marine, en 1778, commençait à renaître des désastres où, sous le règne de Louis XV, s'était engloutie notre puissance navale; des escadres nombreuses s'étaient formées dans nos ports de l'Ouest et du Midi. Une flotte de douze vaisseaux de ligne et de cinq frégates venait de quitter Toulon, sous les ordres de M. le comte d'Estaing, et cinglait vers les côtes septentrionales de l'Amérique, tandis que le chevalier de Fabry précipitait, dans le même port, une autre division forte de quatorze voiles, vaisseaux, frégates et corvettes; une escadre était en construction dans le port de Rochefort (2). Enfin, une armée navale était prête à franchir le goulet du port de Brest pour vider dans l'Atlantique; mais tous ces armemens ne constituaient que le matériel, matériel formidable, il est vrai, de la puissance maritime qu'il fallait reconquérir. Ce qui pouvait manquer à ces élémens de force, c'était ce qui les vivifie : une âme, un chef habile.

L'affaire glorieuse de *la Belle-Poule* avait bien exalté le courage de nos marins et l'espoir de la France; mais cet engagement ne prouvait qu'une chose, c'est que la France comptait comme toujours, et des capitaines de vaisseaux pleins de bravoure et d'expérience, et des équipages intrépides. Or, là n'était pas le point qui devait inspirer les inquiétudes les plus vives; ce que l'on devait redouter, c'était de ne pouvoir opposer aux amiraux anglais que l'on aurait à combattre, un chef qui réunît les talens et les qualités, si nombreux et si rares, dont le concours peut seul former le général habile.

La prudence et la bravoure que le comte d'Orvilliers déploya dans toutes les évolutions par lesquelles il ne cessa de disputer et d'enlever à l'ennemi les avantages du vent et de la mer, le sang-froid et le génie militaire dont il donna des preuves éclatantes dans l'action, prouvèrent au pays qu'il avait un chef maritime qu'il pouvait opposer aux amiraux anglais les plus distingués, et influencèrent puissamment, soit par la consternation qu'ils répandirent dans le peuple anglais, soit par l'enthousiasme et la confiance qu'ils communiquèrent à tous nos marins, les mémorables événemens qui devaient restituer à la France la souve-

(1) M. le comte Caffarelli, retiré des affaires publiques depuis 1814, vit maintenant dans ses terres de la Gironde, où il s'occupe d'agriculture, au souvenir de sa belle et laborieuse carrière administrative.

(2) On comptait trois vaisseaux de 74 parmi les navires en construction dans ce port; c'étaient : *l'Hercule, le Scipion* et *le Pluton*.

raineté dont la dernière guerre maritime l'avait dépouillée.

Le mois de juin 1778 venait de finir au milieu d'une activité telle, que durant nos dernières guerres navales nos ports, et celui de Brest surtout, n'avaient jamais présenté plus de mouvement et de vie.

Le comte d'Orvilliers ayant reçu ses dernières instructions dans les premiers jours de juillet, tous les équipages furent consignés sur leurs vaisseaux, et l'on n'attendit plus qu'un vent favorable pour mettre à la voile. Cet appareillage, que nos marins (1), dont l'émulation avait été vivement stimulée par l'engagement de *la Belle-Poule*, appelaient de tous leurs vœux, eut enfin lieu dans la nuit du 8 juillet.

Le général français ayant fait éclairer l'ouvert de la Manche, pour s'assurer qu'aucune flotte anglaise ne pouvait attaquer et écraser une partie de la sienne pendant que l'autre serait encore engagée dans le débouquement, profita d'un joli frais qui s'éleva de terre pour donner le signal du départ.

Il était trois heures du matin quand les vaisseaux de l'avant-garde commencèrent à lever l'ancre. Bien que les premières lueurs de l'aube ne dégradassent point encore l'obscurité de l'horison à l'orient, les étoiles avaient tant de clarté, qu'elles rendaient l'ombre presque transparente. Le mouvement, secondé par le vent et la marée, s'effectua avec le plus grand ordre. A trois heures de l'après-midi, l'armée navale déployait en ordre de bataille ses trente-deux vaisseaux de ligne et ses quinze frégates, et voguait grand-largue vers le nord.

Le lendemain, M. le comte d'Orvilliers ayant mandé tous les commandans à son bord, leur fit part des ordres que le ministre de la marine lui avait transmis, au nom du roi. L'agression que les flottes anglaises avaient commise contre des bâtimens français; la capture de plusieurs navires militaires ou marchands, que n'avait pu protéger le pavillon national, avaient commencé assez outrageusement les hostilités pour que l'on dût en tirer immédiatement vengeance. Ordre était donc donné de courir sur tous les bâtimens anglais, qu'ils appartinssent à l'Etat ou au commerce. Cette nouvelle, transmise aussitôt sur les vaisseaux, fut accueillie par tous les équipages au milieu des acclamations et des *vivats*.

Ces cris de joie retentissaient encore lorsque l'occasion vint s'offrir de réaliser les injonctions royales. La corvette *la Curieuse*, détachée en mouche, ayant aperçu une voile, mit aussitôt le cap dessus et lui donna la chasse. Ce petit bâtiment, armé de 10 canons de 4, ne tarda point à gagner les eaux de son ennemi. Arrivé à portée de la voix, sans se laisser intimider par les 22 pièces de 9 que lui montraient les sabords ouverts de la frégate anglaise, il lui intima l'ordre d'amener son pavillon et de mettre en panne; mais l'ennemi continua sa route, son yack frappé à la corne d'artimon, jusqu'à ce que l'arrivée de la frégate *l'Iphigénie*, dont la batterie portait 36 canons de 12 livres de balles, le contraignît à se rendre.

Cette capture fut le premier fait militaire qui caractérisât, de la part de la France, la rupture de la paix; la cour de Versailles n'avait, jusqu'à cette démonstration, révélé ses projets hostiles que par des actes de législation et de police (2). Les seuls documens que l'on pût regarder comme une franche déclaration de guerre étaient la lettre du roi à l'amiral et celle de M. de Sartines (3) aux officiers de l'amirauté. On connaîtra le caractère de la première par le fragment suivant :

« Mon cousin, l'insulte faite à mon pavillon » par une frégate d'Angleterre envers ma fré- » gate *la Belle-Poule;* la saisie faite par une es- » cadre anglaise, au mépris du droit des gens, » de mes frégates *la Licorne* et *la Pallas*, et de » mon lougre *le Coureur;* la saisie en mer et la » confiscation des navires appartenant à mes » sujets (4), faite contre la foi des traités; les

(1) M. le comte d'Orvilliers vient de recevoir ses derniers ordres pour faire mettre à la voile l'escadre de 32 vaisseaux de ligne; personne ne peut plus aller en terre, et l'on se dispose sérieusement à quitter la rade dès que les vents le permettront. Nous ignorons ce que nous allons faire; mais il y a quelque apparence de descente. Nous savons certainement qu'il y a des navires marchands retenus pour le compte du roi. On ne parle plus de Keppel, qui continue à garder *la Licorne*, mais en cas que nous le rencontrions, et que nous ayons non l'ordre, mais la permission de nous battre, l'ardeur est telle parmi nous, que nous ne ferons aucune attention si nous sommes les plus forts ou les plus faibles. (*Lettre de Brest du* 3 *juillet.*)

(2) L'ordonnance du roi concernant les prises faites par les vaisseaux, frégates et autres bâtimens de Sa Majesté, en cas de guerre. Elle est datée du 28 mars 1778. Elle contient dix-sept articles. — Le mandat à M. le comte d'Orvilliers est du 4 mai.

L'arrêt du conseil concernant les bâtimens anglais retenus dans les ports du royaume, en vertu des ordres du roi du 18 mars 1778, et les navires français pris par les corsaires des îles de Jersey et de Guernesey. Sa date est du 28 juin 1778.

La déclaration du roi concernant la course sur les ennemis de l'Etat, signée à Versailles le 24 juin, et enregistrée au parlement, grand'chambre et touraille assemblées, le 14 juillet.

L'arrêt du conseil, pour faire délivrer des commissions en course, en date du 10 juillet.

(3) Extrait de la lettre de M. de Sartines aux officiers de l'armée : « Le roi, Messieurs, a écrit à l'amiral que son in- » tention est que les capitaines de vaisseaux et autres bâ- » timens aient à courir sus à ceux du roi d'Angleterre et » de ses sujets, et de les amener dans les ports du royaume. » Je vous envoie une ordonnance de Sa Majesté relative aux » prises qu'ils feront. Les marques qu'elle y donne de sa » munificence sont bien capables d'exciter la bravoure et » la reconnaissance de tous les corps de ses marins. »

(4) Nous craignons fort la guerre ici, et à une déclaration près, tout ce qui se passe est fait pour entretenir et augmenter nos frayeurs. Nous ne parlons pas du combat de *la Belle-Poule*, et de la prise de *la Licorne*, même de *la Pallas :* la politique peut excuser ces hostilités et les faire passer pour des actes de prudence. Mais nous apprenons d'hier que le navire de cette ville, nommé *l'Aimable-Victor*, capitaine Vincent, revenant de la Martinique, a été capturé et conduit à Plymouth, ainsi qu'un bâtiment de Rouen, faisant le cabotage et portant des farines à Brest. Ce ne sont point les insectes de Jersey ou de Guernesey

» troubles continuels et les dommages que cette » puissance apporte au commerce maritime de » mon royaume et de mes colonies d'Amérique, » soit par ses bâtimens de guerre, soit par les » corsaires dont elle autorise et encourage les » déprédations, tous ces procédés injurieux, et » principalement l'insulte faite à mon pavillon, » m'ont forcé de mettre un terme à la modéra- » tion que je m'étais imposée, et ne me per- » mettent pas de suspendre plus long-temps » l'effet de mon ressentiment. La dignité de ma » couronne et la protection que je dois à mes » sujets exigent que j'use de représailles, et que » j'agisse hostilement contre l'Angleterre.

» Du reste, je suis assuré de trouver dans la » justice de ma cause, dans la valeur de mes offi- » ciers et des équipages de mes vaisseaux, dans » l'amour de mes sujets, les ressources que j'ai » toujours éprouvées de leur part, et je compte » principalement sur la protection du Dieu des » armées. »

Les premiers jours de cette campagne se passèrent en évolutions, où nos marins se formèrent aux manœuvres d'escadre ; tantôt favorisés par une brise légère, tantôt battus par un vent violent, ils s'élevaient tour à tour dans la Manche ou se rabattaient sur les côtes de Bretagne sans rencontrer d'autres bâtimens que quelques navires isolés auxquels nos frégates donnaient la chasse et que l'on expédiait, après leur capture, sur un port de France.

L'amiral Keppel était en effet encore mouillé sur la rade de Plymouth, qu'il ne quitta que dans la matinée du 15, après avoir été rallié par trois vaisseaux. Sa flotte était si complètement armée, que lord Keeldam lui ayant envoyé deux tenders avec quatre-vingts soldats de marine et soixante matelots, l'amiral refusa de les recevoir.

Le 23, les deux armées se trouvèrent en présence. Le ciel, ce jour-là, fut bas et brumeux ; des grains du N.-O. se succédaient fréquens et accompagnés d'averses ; la mer était si creuse et si dure, que la flotte française, qui ignorait la présence de l'ennemi dans ses eaux, avait été forcée dès le matin de mettre à la cape ; elle la tenait encore lorsque, vers les deux heures de l'après-midi, une éclaircie qui se développa à l'horizon lui permit de distinguer les voiles anglaises. Elle se trouvait alors, d'après l'estime de son chef, à trente lieues dans le N.-O. d'Ouessant, à distance à peu près égale de cette île et des Sorlingues.

Les signaux du comte d'Orvilliers transmirent aussitôt à nos vaisseaux le commandement de faire le branle-bas de combat et de se rallier en ordre de bataille, tribord amures. Ces deux manœuvres s'exécutèrent sumultanément avec enthousiasme. Tandis que l'activité la plus grande animait les ponts et les batteries, tous les navires gouvernaient pour prendre leur poste de combat.

L'escadre blanche et bleue, composée de huit vaisseaux : *le Dauphin-Royal*, de 70 canons, le marquis de Neuil, capitaine; *le Duc de Bourgogne*, de 80, le vicomte de Rochechouart, capitaine; *l'Alexandre*, de 64, M. Trémignon, capitaine; *le Bien-Aimé*, de 74, monté par M. Daubenton; *la Couronne*, de 80, sous le commandement du lieutenant-général Du Chaffault; *le Palmier*, de 74, capitaine de Réals; *l'Indien*, de 64, aux ordres de M. de La Grandière ; *le Glorieux*, de 64, à ceux de M. le comte d'Amblemont, se forma en avant-garde sous le pavillon de M. le comte Du Chaffault. L'escadre blanche, forte de neuf vaisseaux : *le Réfléchi*, armé de 64 pièces, commandé par le chevalier de Sellans; *la Ville de Paris*, de 90 canons, sous le comte de Guichen, chef d'escadre ; *l'Actif*, de 74, capitaine Dornès; *le Magnifique*, de 74, aux ordres du marquis de Vaudreuil ; *la Bretagne*, percée de 100 sabords, portant le pavillon du comte d'Orvilliers ; *le Fendant*, de 74, sous le chevalier de Brache ; *l'Actionnaire*, de 64, capitaine de Proissy ; *l'Orient*, de 74, capitaine Hector; *l'Artésien*, de 64, capitaine Destouches, se déploya en ligne sous le commandement spécial du général en chef. Le duc de Chartres avait sous ses ordres l'escadre bleue, dont les neuf vaisseaux : *le Sphinx*, de 64, commandé par le comte de Soulanges ; *le Robuste*, plus fort de 10, monté par le comte de Grasse ; *le Roland*, de 64, capitaine de L'Archantel ; *le Zodiaque*, de 74, capitaine La Porte-Vézains ; *le Saint-Esprit*, portant 80 bouches à feu et monté par le duc de Chartres ; *l'Intrépide*, *le Conquérant* et *le Diadème*, de 74 chacun, commandés par MM. Beaussier, Montiel et La Cardonnie; enfin *le Solitaire*, de 64, sous les ordres du comte de Briqueville, formèrent l'arrière-garde de l'armée.

Le vent ayant halé vers le S.-O., prit une nouvelle force vers quatre heures de la relevée. Sa violence détermina le général à commander à la flotte de revirer par la contre-marche. L'ennemi, à qui les manœuvres de notre flotte avaient révélé sa présence, ralliait en ce moment ses bâtimens. Cette mesure exécutée, l'amiral Keppel voulut profiter de la faveur que lui présentait le frais, passé enfin au plein sud, pour gagner le vent de nos vaisseaux.

Le comte d'Orvilliers ayant deviné son intention, au mouvement qui se fit dans sa flotte, transmit aussitôt les ordres que lui prescrivait la conservation de son avantage : toute l'armée revira, et courut, en échiquier, sous les quatre voiles majeures. Sur le soir, des ris furent pris dans les huniers.

Cette voilure fut conservée pendant toute la nuit; vers les cinq heures du matin pourtant le vent ayant acquis la force d'une tempête, le gé-

qui se sont rendus coupables de cette piraterie, mais une frégate de Sa Majesté britannique. (*Extrait d'une lettre du Havre du 12 juillet.*)

néral fut contraint de mettre la flotte sous ses basses voiles.

Au lever du jour les deux armées se retrouvèrent encore en présence ; le comte d'Orvilliers s'aperçut avec douleur que la bourrasque avait séparé de son armée deux de ses vaisseaux, *le Duc de Bourgogne* et *l'Alexandre* (1); il n'en laissa pas moins porter sur la flotte anglaise. Ce mouvement, il est vrai, eut peut-être moins pour objet de s'en rapprocher que de rallier l'armée française, au milieu de laquelle cette nuit orageuse avait jeté du désordre.

La journée se passa, comme la précédente, en évolutions, où les deux amiraux déployèrent la même habileté et la même prudence, pour s'enlever ou pour conserver les avantages de leur position.

Aux premières clartés du 26, la flotte ennemie se trouvait à deux lieues à peu près au nord-est de l'armée française. Les nuages dont le ciel avait été chargé la veille avaient disparu durant la nuit; le vent était tombé; une brise, qui soufflait du sud-est, balayait dans le ciel, d'un bleu vif, quelques nuées légères dans les vapeurs desquelles se réfractaient, en teintes variées, les premiers rayons du soleil.

Personne ne put douter, au peu de toile déployée par la flotte française, que le comte d'Orvilliers n'eût l'intention d'engager ses vaisseaux avec ceux de l'ennemi. En effet, sur les huit heures, ses signaux enjoignirent à l'armée de se préparer au combat. L'ordre fut donné à dix heures de revirer, en mettant toutes les voiles dehors. Mais l'horizon s'étant presque aussitôt chargé de brume, et le vent, devenu plus frais et sauté au sud-ouest, ayant accusé tous les symptômes d'une nouvelle tourmente, l'armée française perdit l'espoir de voir se livrer le combat.

Le lendemain, la journée s'annonca dès son lever avec la même sérénité que la veille. Les deux flottes avaient conservé leurs positions respectives sur une mer houleuse, mais contre le ressac de laquelle les soutenait un joli frais tombant de l'ouest. Le comte d'Orvilliers reforma aussitôt son armée, les amures à babord, comme les tenait elle-même l'armée anglaise.

On resta quelque temps des deux côtés à observer les dispositions mutuelles; vers huit heures pourtant l'amiral Keppel ayant couvert ses vaisseaux de voiles, la flotte française revira lof pour lof, et prit aussitôt la contre-marche. L'intention du comte d'Orvilliers dans ce mouvement était de se rapprocher de l'ennemi pour s'assurer si son intention n'était pas de se porter sur notre arrière-garde, de la couper et de l'envelopper.

Le comte d'Orvilliers ne put douter longtemps que telle ne fût l'espérance de l'amiral anglais. Ce mouvement était sérieux, et pouvait entraîner des résultats immenses. Son succès eût, en effet, évidemment compromis le salut de notre armée qu'il eût privée de l'une de ses divisions; aussi le général français le prévint-il avec autant de génie que de courage. Ses signaux eurent en un instant complètement changé les dispositions de notre flotte; l'armée, par une évolution rapide, se présenta à l'ennemi en ordre de bataille renversé. Par cette manœuvre, l'escadre blanche, restant toujours corps de bataille, eut l'escadre bleue pour avant-garde, et pour arrière-garde l'escadre blanche et bleue.

Par cette évolution, que nos marins exécutèrent avec une admirable promptitude, la flotte française conquit sur l'ennemi un avantage égal à celui qu'il avait voulu prendre sur elle. Les mesures prescrites par le comte d'Orvilliers avaient d'ailleurs prévu et déjoué tous les dangers. La flotte anglaise, tombant perpendiculairement sur notre armée navale, eût pu, par un choc violent, en rompre la ligne : le général français avait fait à ses vaisseaux le signal de se rapprocher autant que le leur permettraient et la mer et les nécessités du combat. Le front formé par nos vaisseaux offrant alors trop de force pour que lord Keppel pût espérer le rompre, il fut contraint de faire prolonger par sa flotte la colonne formée par notre escadre, et de la combattre à bord opposé.

Le feu fut donc ouvert par l'escadre bleue, dont le changement imprévu dans l'ordre de bataille fit la première division de l'armée française. Bien que plusieurs vaisseaux de cette avant-garde ne purent, par leur position, prendre part à l'engagement (2), ses bordées se succédèrent avec justesse et vivacité. Le feu eut dans un instant embrassé toute la ligne; dans cette action, où les deux flottes se rangèrent de si près, que la mousqueterie put seconder les volées des canons, *la Ville de Paris*, *l'Actif*, *le Magnifique*, *la Bretagne*, *le Fendant* et *la Couronne* couvrirent leurs pavillons de gloire, et, entre ces intrépides navires, *la Ville de Paris* sut encore conquérir la palme. Ce vaisseau d'un gabari aplati des fonds, ayant légèrement dérivé de la ligne, *le Foudroyant* le coupa au vent, et vint le canonner d'un bord, tandis que de l'autre *la Victoire*, dont les trois batteries portaient cent canons, ouvrait sur lui ses écrasantes bordées; dans cette position terrible, *la Ville de Paris*, loin de cesser son feu sous cette grêle de boulets, de balles et de mitrailles dont l'ouragan se croisait et tourbillonnait sur elle, répondit des deux bords avec tant d'énergie à cette double attaque, que

(1) Ces deux vaisseaux rejoignirent la flotte sur la rade de Brest, trois jours après sa rentrée. Il fut long-temps question de faire passer leurs commandans par des conseils de guerre.

(2) *Le Solitaire*, *le Conquérant* et *le Diogène*. Trois vaisseaux du corps de réserve : *le Saint-Michel*, *le Triton* et *le Fier* ne purent également prendre part au combat.



les deux assaillans, presque désemparés, après une demi-heure d'action, furent forcés de renoncer au combat.

L'armée anglaise avait cependant emprunté à la force de la houle un avantage immense; placée sous le vent, cette position dans cette circonstance, favorable au pointage de ses canons, était encore plus précieuse pour le service de ses batteries basses que ne pouvaient ouvrir nos vaisseaux.

Une savante manœuvre signalée à l'escadre bleue par le général francais eût non-seulement enlevé à l'ennemi cet avantage, mais eût encore présumablement coupé son arrière-garde, si la lâcheté du duc de Chartres n'en eût compromis le succès. Ce prince, dont la place était plutôt dans une salle d'orgie que sur le tillac d'un vaisseau, effrayé de la part, fort peu dangereuse pourtant, que *le Saint-Esprit,* sur lequel était arboré son pavillon, avait prise au commencement du combat, loin de laisser arriver successivement les bâtimens de son escadre sur le front de l'ennemi, comme le lui ordonnaient les signaux du comte d'Orvilliers, abandonna honteusement son poste, malgré les énergiques représentations du chef d'escadre La Motte-Piquet, et fut passer en poupe du vaisseau amiral, sous prétexte de demander des explications (1).

Le retard que causa cette espèce de désertion fit échouer la plus belle partie du succès; quelque ardeur que les autres vaisseaux apportèrent à l'exécution de ce commandement que leur transmirent de nouveaux signaux de l'amiral, il ne fut pas possible de suivre le serre-file, et de prolonger de queue en tête la flotte ennemie.

Cette évolution arrêta pourtant la contremarche que l'armée anglaise tenta de prendre en virant vent devant, pour se porter de nouveau sur notre arrière-garde. L'amiral Keppel, alors forcé à un mouvement rétrograde, se hâta de rallier en ordre de bataille sur tribord ses vaisseaux dont un grand nombre étaient presque désemparés par nos boulets (2).

(1) « Comment, dit un écrivain contemporain, dans une occasion aussi critique, un chef de division quitter sa ligne, et, sous prétexte qu'il n'entend pas l'ordre qu'on lui donne, passer en poupe du général pour lui demander ses intentions! Il fait perdre ainsi un temps précieux qui déterminait la victoire. Si ce n'eût été un prince du sang, certainement il eût passé au conseil de guerre et répondu sur sa tête d'une désobéissance aussi formelle. »

On lit encore dans une lettre de Brest, sous la date du 30 juillet 1778 : « Au vrai, le prince n'a fait qu'embarrasser. Sa manœuvre de passer en poupe du commandant, sans ordre, aurait mérité d'être punie. M. d'Orvilliers en a été furieux, et lui a dit de retourner à son poste et de se conformer aux signaux. Cette manœuvre a été faite contre l'avis de M. de La Motte-Piquet. Les bons officiers désireraient bien qu'il restât dans son Palais-Royal. » La *Gazette de France* fait foi elle-même de cette lâcheté.

(2) Il paraît que l'objet des Français a été de désemparer les vaisseaux du roi de leurs mâts et de leurs voiles, projet dans lequel ils réussirent assez bien pour mettre plusieurs vaisseaux de ma flotte hors d'état de me suivre.

(*Rapport de l'amiral Keppel.*)

Cette manœuvre sépara les deux flottes. L'armée française, reformée aussitôt en bataille, poursuivit l'ennemi jusqu'au soir, et l'eût sans doute forcé à un nouveau combat si la nuit ne fût venue à son secours. Notre armée se hâta d'arborer ses fanaux pour que sa position fût clairement connue des Anglais; mais ceux-ci, prévoyant aux nombreuses avaries que leur avaient causées nos vaisseaux, qu'un nouvel engagement serait pour eux une défaite, cachèrent soigneusement leurs feux, et par cette ruse parvinrent à masquer leur fuite.

Telle fut l'issue de cette affaire dont les résultats moraux furent immenses, si l'on calcule l'influence qu'elle exerça sur les événemens glorieux de cette guerre maritime qu'elle ouvrit par une victoire. Le tableau comparatif de la force des deux armées fera ressortir encore l'éclat dont nos armes brillèrent en ce combat, par la supériorité matérielle dont eurent à triompher nos vaisseaux.

FORCES ÉGALES.

Ligne française.	Canons.	*Ligne anglaise.*	Canons.
La Bretagne,	100	Victory,	100
La Ville de Paris,	90	Quercy,	90
La Couronne,	80	Le Foudroyant,	80
Le Robuste,	74	America,	74
L'Orient,	74	Egmont,	74
Le Glorieux,	74	Vaillant,	74
Le Conquérant,	74	Le Courageux,	74
Le Fendant,	74	Le Romilies,	74
Le Magnifique,	74	Hector,	74
Le Palmier,	74	Monarque,	74
L'Intrépide,	74	Berwick,	74
L'Actif,	74	Elisabeth,	74
Le Zodiaque,	74	Cumberland,	74
Le Diadême.	74	Le Robuste,	74
Le Bien-Aimé,	74	Centaur,	74
Le Solitaire,	64	Le Worcester,	64
Le Réfléchi,	64	Exeter,	64
L'Artésien,	64	Bienfaisant,	64
L'Actionnaire,	64	Défiance,	64
L'Indien,	64	Vigilant,	64
Total	1478		1478

FORCES INÉGALES.

Ligne française.	Canons.	*Ligne anglaise.*	Canons.
Le Saint-Esprit,	80	L'Océan,	90
Le Dauphin-Royal,	90	Le Formidable,	90
L'Eveillé,	64	Sandwick,	90
Le Sphinx,	64	Prince-Georges,	90
Le Roland,	64	Drake,	90
L'Amphion,	50	Vengeance,	74
		Schvewsburg,	74
Total	412	Thunder,	74
		Terrible,	74
		Total	746

Total des canons de la ligne anglaise 2,224

Total des canons de la ligne française 1,890

Différence 334

Les élémens de ces calculs, dont l'exactitude ne peut être contestée, sont empruntés aux rapports des deux amiraux.

JULES-LECOMTE.

GRANDES PÊCHES.

—

Dépècement de la baleine.

Dans le premier volume de la *France Maritime*, nous avons jeté un coup-d'œil sur l'histoire et les progrès en France de la pêche de la baleine; puis, envisageant sous son point de vue zoologique cette importante branche de notre industrie maritime, nous avons terminé notre examen par des considérations sur les saisons et les lieux les plus favorables à la pratique de cette pêche, et enfin par des vues économiques sur l'avenir et les ressources de ce moyen de prospérité pour le commerce et la marine française.

Les détails pratiques de cette pêche, qui offrent une foule de situations d'un grand intérêt, ont été écartés de nos premiers articles, dont la sévérité des titres s'alliait peu avec la futilité des descriptions; nous pensons faire plaisir à nos lecteurs en envisageant aujourd'hui sous un nouveau point de vue cette industrie nationale, qui reçoit chaque jour les développemens que détermine la réussite de nos expéditions.

Lorsque les vigies attentives au haut des mâts, dès que le bâtiment pêcheur est arrivé dans les parages peuplés de baleines, signalent la présence d'un de ces animaux dans le voisinage du navire, les pirogues, légères embarcations appropriées à ce genre de service, sont immédiatement mises à l'eau. Six hommes les montent : un officier, qui tient l'aviron qui remplace le gouvernail, et cinq rameurs parmi lesquels est le harponneur, placé sur le banc le plus en avant de la pirogue. Si le vent est favorable, on aide la rame avec une petite voile qu'un homme roule et déroule facilement avec son mât léger, et qui, lorsque son auxiliaire est devenu inutile, se place avec facilité dans l'embarcation. La baleine, reconnue de l'espèce de celles que convoitent les pêcheurs à cause de la qualité de leur huile, est éloignée d'une demi-lieue du navire, la vigie la montre sans cesse aux chefs des pirogues, dont la vue ne peut s'étendre aussi facilement au large, à cause de leur peu d'élévation de la surface de la mer. On reconnaît au loin la présence et l'espèce d'une baleine, par les longs jets d'eau qu'elle lance par ses évens, sans que souvent son corps paraisse hors de l'eau.

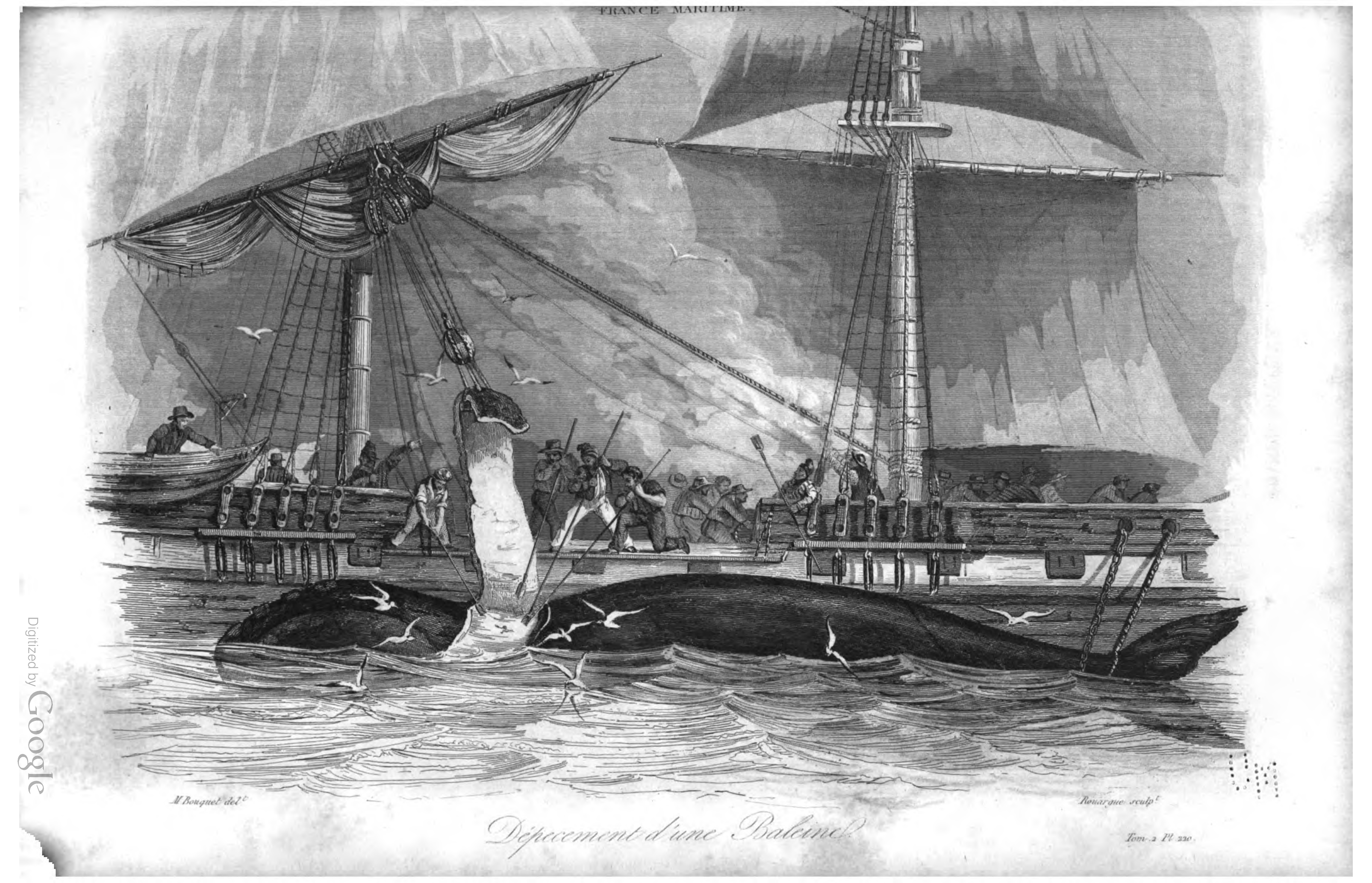
Plus on approche du monstre, plus redoublent les efforts des rameurs. Le chef de la pirogue, qui finit par reconnaître la position de la baleine, excite et encourage sans cesse les marins, auxquels l'espoir d'atteindre bientôt leur proie donne des forces nouvelles. La baleine nage doucement; elle ne voit point l'embarcation qui la poursuit, et reste à la surface en jetant en l'air l'eau comprimée par ses valves. Parfois elle plonge à quelques brasses du niveau de la mer, et balance un instant dans l'air sa vaste queue en accolade; mais sa tête gigantesque se montre bientôt, et l'eau, qui se brise sur sa masse noire comme sur un rocher à fleur d'eau, scintille aux rayons du soleil qui brillante les jets de ses évens comme des colonnes de cristal. La pirogue approche toujours, quelques pieds la séparent seulement encore du cétacé presque immobile ; l'officier commande à son harponneur de quitter l'aviron pour saisir ses harpons qui, au signal du chef, sont lancés avec force sur la baleine et disparaissent dans la couche de graisse qui l'enveloppe. Nous ne nous étendrons pas davantage sur les détails de la prise et de la mort du cétacé, et nous renverrons nos lecteurs à ce que nous avons dit de la poursuite, de la capture des baleines dans le premier volume de cet ouvrage.

La baleine morte est remorquée jusqu'au bâtiment par les pirogues. Solidement attachée par la queue, au moyen d'une chaîne, lorsque la mer est grosse, avec un simple câble, quand rien dans le temps ne menace, l'animal prête côté au flanc droit du navire, et sa longueur générale excède la moitié de celle d'un bâtiment d'un tonnage ordinaire. La gravure ci-jointe peut donner une idée de la manière dont sont joints le navire et la baleine, et de la disposition des appareils de cordages qui servent à la dépecer.

Quand la baleine est solidement attachée au navire, on enlève un bout du plat-bord, espèce de parapet qui encadre le navire, et dont un petit espace, compris entre le grand-mât et le mât de misaine, peut être facilement démonté pour ces sortes de travaux. De cette manière, les marins se trouvent en quelque sorte plus près de la baleine.

La voilure est diminuée d'une partie de l'étendue nécessaire lorsque le bâtiment croise sur les lieux de pêche. On conserve seulement les huniers ; encore le plus souvent celui de l'avant est-il amené, de sorte que sa toile amassée et reployée sur elle-même ne livre plus qu'une surface très-amoindrie à l'action du vent. La brigantine, dont l'effet est de maintenir l'avant du bâtiment très-près du lit du vent, est aussi bordée, c'est-à-dire étendue sur sa vergue ; un foc, voile triangulaire que le navire porte sur son beaupré, est en permanence; on le hisse pour le tendre au vent, ou on le laisse pendant et plissé sur le mât transversal qui le porte, suivant qu'on a besoin de neutraliser ou de favoriser l'effet de la brigantine. Placées chacune aux extrémités du bâtiment, on conçoit que ces voiles ne peuvent avoir qu'une action alternative.

A la tête du grand bas-mât, sous la hune, restent fixés pendant toute la durée de la pêche deux larges plis d'une forte corde, auxquels s'a-



M. Bouquet del.t Rouargue sculp.t

Dépecement d'une Baleine.

Tom. 2 Pl. 220.

daptent, lorsqu'on a une baleine à dépecer, les appareils ou palans nécessaires pour soulever les pièces de lard qu'on détachera, et pour les faire entrer dans le navire sur le pont d'abord, pour en faire ce que nous dirons plus tard.

Au dehors du navire on place deux petits établis qui dominent la baleine, c'est le poste qu'occuperont les officiers ou les principaux harponneurs pendant toute la durée de l'opération. Le guindeau, long cylindre que mettent en mouvement des leviers appelés barres ou anspects, s'enveloppe de l'extrémité du cordage qui, passant par les poulies de l'appareil fixé au grand-mât, va transmettre sa puissance mise en action par les barres des marins, contre la résistance qu'offre la masse de la baleine.

Tous les instrumens tranchans indispensables au dépècement sont distribués aux marins suivant les fonctions qui leur sont dévolues dans le travail. Ces instrumens consistent principalement en pelles coupant par une des faces, et qu'emmanchent de longues gaules qui facilitent leur usage à une certaine distance de la baleine. Nous avons dit dans un de nos précédens articles que le cétacé était enveloppé dans toute sa masse par une couche d'une graisse ferme, épaisse de huit à quinze pouces suivant sa qualité. L'opération du dépècement consiste à détacher cette couche de lard qui revêt l'animal, de la monter à bord du navire où elle prend place dans l'entrepont, d'où, coupée par petits morceaux, elle est enlevée pour être ensuite jetée dans les chaudières qui la réduisent en huile.

Quand tous ces préparatifs sont terminés, un homme descend sur la baleine qui flotte le long du bord. Il entoure une des nageoires de l'animal avec une chaîne terminée à chaque extrémité par des anneaux de grandeur différente, l'un passé dans l'autre; serre fortement la nageoire à sa commissure; un des appareils s'attache à la chaîne. Les efforts du guindeau qui s'enveloppe de corde tendent à élever cette nageoire que les pelles tranchantes détachent de la masse à mesure que la force des palans l'en arrache. Cependant cette nageoire, cet aileron, comme disent les baleiniers, n'est pas complètement détaché dans son pourtour, il reste au sommet d'une bande de lard qui s'élève peu à peu, à mesure que les appareils agissent; lorsque la partie de cette planche qui tient aux cordages qui l'élèvent est parvenue à la plus grande hauteur qu'on peut lui donner, c'est-à-dire jusqu'aux poulies qui figurent sur le dessin qui accompagne cet article, on pratique un trou aussi près que possible du corps de la baleine, dans la couche de graisse qu'on est parvenue à enlever, et on y attache le second palan de l'appareil qui ne fonctionnait pas encore. Le guindeau vire de manière à ce que la force que fait le premier se réduise à soutenir la planche de lard qui, coupée à quelques pieds au-dessus du point où s'y attache le deuxième palan, se trouve ainsi détachée de l'animal et reste suspendue par l'ouverture qui donne accès dans l'entre-pont où on la fait immédiatement descendre. Pendant ce temps, la seconde planche s'élève toujours, jusqu'à ce que, arrivée comme la première à une élévation proportionnée, elle soit à son tour détachée et amenée dans le navire, tandis qu'une troisième lui succède.

On conçoit que la baleine, ainsi pelée de la graisse qui la recouvre, tourne continuellement sous les efforts des appareils qui la dépouillent ainsi, à partir des ailerons jusqu'à la queue. Les câbles qui attachent le cétacé au navire ne le serrent pas tellement, au point de jonction de la queue et du corps, qu'ils ne le laissent facilement tourner sur lui-même; toute la partie maigre reste donc sur la carcasse. La deuxième nageoire s'est trouvée enlevée au passage d'une des couches de graisse, et son point d'attache osseux a été facilement déboîté à l'aide des instrumens propres à cet usage. Comme on se le figurera peut-être, le dépècement d'une baleine n'est pas jusque là une opération bien difficile. Une fois la première nageoire enlevée, le reste viendrait tout d'une bande si la longueur des appareils et celle du mât le permettaient. Mais une opération qui exige une infinité de précautions et une grande habitude de la part de celui qui la dirige, c'est l'enlèvement de la tête qu'on disjoint du corps, et qui doit être montée tout entière sur le pont du navire.

Dans le dessin de notre planche, la baleine est représentée sur le ventre, la queue est à plat sur l'eau, elle a une nageoire le long du navire, et l'autre en regard, à fleur d'eau. Le morceau qu'on enlève est le second qui en est détaché; la tête, c'est toute la partie antérieure à la bande qu'on détache. Un os fort épais, qu'il faut couper ou rompre dans toute son épaisseur est l'obstacle qui complique cette opération, surtout lorsque la mer est grosse, et que les lames qui battent sans cesse sur le corps de la baleine, viennent avec le roulis du navire qui tend jusqu'à rompre les appareils, compliquer singulièrement le travail du matelot qui, une hache à la main, s'efforce de rompre cet os longitudinal.

Ainsi, ce qu'on appelle la tête de la baleine n'est autre que cet os, qui forme la mâchoire supérieure, auquel sont attachés les *fanons;* nous avons décrit ailleurs la disposition de ces fanons dans la bouche du cétacé.

L'arc que décrit cette partie de la tête qui s'élève de chaque côté de la tête forme les *lippes* ou lèvres de la baleine. Elles garantissent de toute action extérieure les fanons qu'elles recouvrent. Ces deux *lippes* sont enlevées une à une, mais à part de la tête proprement dite, avant qu'on procède au dépouillement du corps. Une autre partie de la tête, comprise entre ces deux lippes

en dessous du cétacé dans la position que lui donne notre planche, se détache aussi isolément; on la nomme la gorge; la langue en est dépendante. Excepté la tête qui tient au corps par son os longitudinal, et les nageoires que retient l'emboîtement de leur commissure, toutes les parties qu'on enlève de la carcasse se détachent facilement en découpant la graisse de leur pourtour.

Ainsi, voilà comment on procède au dépècement de la baleine (1) : on enlève d'abord un aileron et la planche de lard qui s'y attache; souvent avec cette première planche on enlève aussi, suivant celle des deux nageoires qu'on a crochée, l'orifice des deux évens par lesquels l'animal lance dans l'air de l'eau que compriment ses valves. Après avoir détaché un aileron, si la baleine se trouve sur le ventre, on s'occupe immédiatement d'enlever la gorge et les lippes; ensuite l'os de la tête, qui a été découvert par la séparation de la première planche, est immédiatement attaqué. Une fois rompue, la tête est mise à bord. Quand le dépècement total de la baleine est terminé, on en détache les fanons et les morceaux de graisse qui revêtent l'os, qu'on lance ensuite à la mer.

Dépouillée de tout le lard qui la revêtait, la carcasse est abandonnée à la mer qui la ballotte, et aux oiseaux marins qui s'y posent comme sur une île flottante. Les requins et les albatros en arrachent les lambeaux; la mer, teinte de sang, l'emporte dans ses courans; le vent la poussera peut-être sur quelque plage prochaine; à la côte d'Afrique, les Hottentots s'en partageront les côtes pour se bâtir des cahuttes.

Le lard, étendu par couches dans l'entrepont, est bientôt tranché en morceaux, qui seront jetés dans les chaudières d'un fourneau construit en planches et en maçonnerie au pied du mât de misaine. Dans la planche ci-jointe, le fourneau consume encore le gras d'une précédente baleine, et la fumée qui s'élève des bouches de maçonnerie est renvoyée sous le vent par la misaine qu'on a amurée à cet effet. Les marins sont groupés au guindeau et aux chaudières; les officiers, les harponneurs sont répandus vers le milieu du navire, où ils découpent la baleine et surveillent les travaux compliqués de l'équipage; le capitaine, assis dans une des pirogues suspendue sur ses palans, donne des ordres dont souvent il ne confie l'exécution qu'à sa propre expérience. A bord d'un baleinier, tout le monde travaille; c'est la navigation la plus laborieuse que nous connaissions.

Nous avons dit ailleurs que l'huile produite par l'ébullition du gras de baleine était transvasée dans des barriques, où elle refroidissait sur le pont jusqu'à ce que de longues manches en cuir la fissent couler dans les pièces arrimées dans la cale; ces pièces, qui au port d'armement étaient remplies d'eau pour lester le navire, sont vidées au moyen de pompes; l'huile de baleine remplace l'eau douce, dont jusqu'à ce moment les marins avaient fait un libre usage. La ration succédera à cette abondance; mais le matelot joyeux retourne vers le port, et les privations lui sont légères.

Pour remplir d'huile la cale d'un bâtiment d'une capacité ordinaire, 400 tonneaux par exemple, il faut prendre environ trente baleines. Un baleinier est monté par trente ou trente-cinq hommes, dont cinq ou six officiers ou chefs de pirogue. Les postes de harponneurs doivent être remplis par des hommes habitués à ce rude et dangereux exercice; mais il n'est pas nécessaire que tout l'équipage soit déjà aguerri : comme l'emploi des matelots consiste principalement à ramer dans les pirogues, et que les détails spéciaux du bord sont en partie liés aux connaissances vulgaires de la navigation, les matelots baleiniers se forment vite (1). La pêche de la baleine, dont les développemens ont été fort rapides au Havre et à Nantes particulièrement, en est arrivée chez nous à un état de prospérité qui nous affranchit de l'espèce de tutelle dont le gouvernement français avait jugé devoir entourer sa nationalisation en France. Naguères encore, tributaires de l'étranger pour une partie de nos besoins en huile et en blanc de baleine, comme nous l'avions été pour *la formation* de quelques-uns de nos praticiens, nous sommes heureusement aujourd'hui en état de nous suffire à nous-mêmes. Les travaux d'économie sur cette question, publiés dans *le Moniteur du Commerce*, ont prouvé que l'application des produits de nos armemens était chose facile. En enrichissant notre commerce, la pêche de la baleine fournira à la marine française une jeunesse forte et courageuse, que l'aspect constant des dangers qui entourent son apprentissage rendrait plus habile au besoin pour la défendre.

UN OFFICIER BALEINIER.

(1) Il est bien entendu que c'est de la baleine franche que nous avons toujours parlé dans le cours de ces notes. Cette espèce est d'ailleurs, avec le cachalot, la seule que poursuivent nos navigateurs.

(1) Un jeune artiste, qui réalise déjà un avenir remarquable dans la peinture maritime, M. Morel-Fatio, auquel nous devons de charmans dessins, que publiera successivement la *France Maritime*, a eu l'heureuse idée de composer un album représentant les épisodes et les opérations les plus curieuses de la pêche de la baleine. Des croquis faits d'après nature sur les lieux de pêche, à la côte occidentale d'Afrique et dans la mer Pacifique, ont été les matériaux fidèles que M. Morel-Fatio a mis en ordre, en les faisant passer par son pinceau animé et spirituel. On pourra, par les bureaux de la *France Maritime*, se procurer ces intéressantes gravures au prix d'artiste. Le cahier, qu'accompagnera un texte explicatif, paraîtra prochainement. Quelques épreuves de choix seront coloriées.

(*N. de l'éditeur.*)



DRAMES DE MER.

Incendie du Goëland.

1829.

Il était huit heures du soir. Assis sous le vestibule de la chambre, je contemplais, avec une admiration mêlée d'un peu de frayeur, cet orage qui venait d'éclater sur notre navire, quand un éclair embrasa l'horison; il était accompagné d'un roulement dans l'air. Un bruit épouvantable précéda la foudre qui vint frapper *le Goëland*, et tua sur le coup deux matelots occupés sur le gaillard d'avant. Je courus à la chambre pour m'assurer des effets de cette terrible explosion, et j'entrevis le lieutenant qui était dans l'entrepont s'écrier de toutes ses forces : *Le feu est dans la cale! le feu est en bas!* L'étincelle électrique avait pénétré dans la cargaison, et l'avait enflammée. Cette nouvelle fut répandue en une seconde. La confusion, les gémissemens, le désordre qui en furent la suite, amenèrent des scènes de désespoir plus horribles, peut-être, que le danger qui nous menaçait. Momens affreux qui restent profondément gravés dans notre mémoire, et dont le souvenir nous poursuit long-temps après que le péril a cessé.

Tout le monde était sur le pont. On apporta des seilles; les pompes furent gréées de manière à donner en abondance de l'eau pour jeter sur la fournaise. Les passagers, l'équipage, tout ce qu'il y avait à bord de bras disponibles fut mis à l'œuvre pour le salut commun. Vains efforts, peine inutile : la cargaison était composée en partie de spiritueux, et les moyens pour arrêter les progrès de l'incendie semblaient lui donner plus de développement et d'intensité. Enfin le navire devait s'engloutir, et s'engloutir prochainement. Il n'était au pouvoir d'aucune force humaine de le soustraire à cette catastrophe : la flamme et la fumée en sortaient comme d'un volcan, et l'horreur de ce spectacle s'augmentait encore par les éclats de la foudre qui grondait sur nos têtes, et qui jetaient des débris çà et là autour de nous. O nuit épouvantable! quel pinceau pourrait te peindre! quelle langue a des mots pour exprimer de telles angoisses! Une planche, déjà brûlante sous nos pieds, nous sépare d'une fournaise ardente; de tous côtés des abîmes sans fond, une atmosphère empoisonnée de soufre; les coups redoublés du tonnerre, des éclairs fréquens, et la terre! la terre au loin! Nul secours possible dans un si pressant danger.

Les pompes furent abandonnées; on courut aux embarcations. Le canot était suspendu sur un des côtés du bâtiment; mais nous l'eussions infailliblement perdu, si un des passagers n'avait menacé le charpentier de lui brûler la cervelle. Cet homme, étourdi par la frayeur, avait apporté une hache pour couper les palans et le laisser tomber sur l'eau. Restait la yole; mais il y avait de grandes difficultés à surmonter pour la mettre à la mer, parce qu'elle était placée la quille en l'air sur la grande chaloupe, pour servir d'abri aux animaux vivans qui étaient parqués dans cette embarcation. On fit d'inutiles efforts pour la déplacer; vainement on coupa les saisines pour la faire chavirer au roulis. Déjà le feu avait gagné la chaloupe, et les flammes sortaient par la grande écoutille avec une rapidité effrayante. Il n'y avait plus à délibérer : quelques minutes de retard pouvaient compromettre l'existence de toutes les personnes qui se trouvaient à bord. En ce moment un fort roulis détacha la yole, qui partit sans qu'on sût comment, et se trouva lancée à la mer avec une violence qui surprit tous les matelots. Malgré cet heureux accident, le capitaine me donna la triste assurance que les deux embarcations seraient insuffisantes pour recevoir les passagers et l'équipage. Dans toute autre circonstance on n'eût osé le tenter; mais alors!!! Deux passagères furent descendues dans la yole; elles furent suivies par un grand nombre de compagnons d'infortune, et je m'y jetai moi-même. Elle était si chargée, qu'elle coula à fleur d'eau. Le capitaine et le reste de l'équipage se précipitèrent dans le canot. Le second capitaine, M. André, qui mérite ici une mention honorable, resta courageusement à bord du *Goëland*, indiquant avec un sang-froid admirable le meilleur arrangement possible dans les embarcations.

Ce brave marin nous fit passer une foule d'objets qui pouvaient nous être très-utiles dans le périlleux voyage que nous allions entreprendre. Il retira de l'habitacle deux compas (boussole); ensuite il nous envoya quelques chandelles, une bouteille de vin, une nappe, un couteau; il chercha aussi à nous procurer du biscuit; mais l'incendie avait fait de tels progrès, et les flammes dévoraient si rapidement le corps du navire, que M. André en fût immédiatement devenu la proie s'il eût persisté dans sa généreuse et téméraire résolution.

Travailler aux pompes, mettre les embarcations à la mer, réunir, pour les sauver, toutes les personnes du bord, les déposer dans les canots et dans la yole, tout cela s'était fait en quelques minutes; car il y avait à peine une demi-heure que la foudre nous avait frappés!

La pluie tombait par torrens; les éclairs qui sillonnaient la nue éblouissaient par intervalle, et nous laissaient ensuite dans la plus affreuse obscurité; mais ces ténèbres momentanées ne durèrent pas long-temps : les flammes qui s'échappaient du navire ne tardèrent pas à répandre leur clarté rougeâtre sur les eaux de la mer; de longs jets de feu, mêlés avec des tourbillons

de fumée, sortaient par les écoutilles, et la fuite, la fuite la plus prompte pouvait seule nous soustraire à l'effroyable sort qui semblait nous être réservé; car il y avait des poudres à bord du *Goëland*, et l'explosion qu'elles devaient causer ne pouvait tarder de couvrir la mer de ses débris calcinés. Mais notre yole n'avait pas de gouvernail; trois avirons seulement avaient été jetés dans le canot; un bout de corde nous fut envoyé de cette embarcation, qui voulut bien nous prendre à la remorque, et, à l'aide de quelques espares trouvées dans le fond de la chaloupe, nous parvînmes à faire un peu de chemin, et à nous éloigner du théâtre de l'incendie.

Notre position était encore affreuse; mais le cœur de l'homme est tellement disposé à s'ouvrir à l'espérance, que la plus faible diminution du péril qui le menace lui cause une sensation de joie inexprimable. La mer était très-calme, et c'est dans ce calme que gisait l'espoir du salut; la brise la plus légère aurait coulé bas nos frêles embarcations chargées d'un nombre d'hommes bien supérieur à celui qu'elles eussent pu supporter à la moindre agitation des flots. Après une heure de navigation, nous tombâmes dans un courant qui nous remit dans les eaux du navire en feu; le canot s'en approcha de si près qu'une de ses voiles s'enflamma subitement avant qu'on eût eu le temps de l'amener : ainsi cet effroyable incendie nous poursuivait jusque dans nosderniers retranchemens. Je ne connais pas de situation comparable à celle de malheureux naufragés poussés par une force irrésistible sur un élément qui va les dévorer, et luttant vainement avec des efforts inouis contre cette puissance infernale. J'ai vu dans les vastes forêts du Brésil un oiseau chassé par un orage se réfugier sur les branches d'un palmier qu'un énorme serpent enveloppait de ses replis, depuis la racine jusqu'au tronc : l'oiseau tremblant aperçoit le reptile dont les yeux brillent comme l'escarboucle : il cherche à fuir; il déploie ses ailes : il vole, décrit d'abord un grand cercle autour de son ennemi dont la gueule haletante s'est ouverte pour l'engloutir; puis, après avoir tourné long-temps sans pouvoir suivre dans son vol une ligne droite qui le tirerait de peine, le cercle devient de plus en plus petit, jusqu'à ce que, vaincu par une force attractive, l'oiseau tombe enfin, et devient la proie du monstre.

Quelques coups d'aviron nous éloignaient de cinq ou six brasses; mais le courant nous reportait aussitôt avec une rapidité désespérante sur *le Goëland* enflammé.

Vers dix heures du soir, nous vîmes tomber et s'éteindre dans les eaux de la mer une colonne ardente; c'était le grand-mât. Les côtés du navire nous parurent brulés jusqu'à sa flottaison. Le spectacle de cet incendie était majestueux et admirable pour qui l'eût vu d'un peu plus loin et d'un autre lieu que le bord d'un abîme. Il y avait sur *le Goëland* des moutons, des chèvres, des chiens et d'autres animaux : à mesure que le feu gagnait leur dernière retraite, on entendait des hurlemens et des beuglemens affreux; l'instinct de leur conservation, qui rarement les abandonne, ne les porta point à se jeter à l'eau : un chien seul courait çà et là sur le pont; mais il semblait plutôt chercher son maître que penser à s'échapper.

Le silence le plus profond régnait à bord de nos embarcations. Malgré l'horreur de sa position, nul ne se plaignait, nul ne semblait effrayé de sa destinée dans ces momens solennels où il se trouvait si près de l'éternité!

Des yeux dirigés vers le ciel, des mains suppliantes, des lèvres entr'ouvertes d'où s'élançait la prière, — prière fervente qui fut exaucée, — tel était le tableau que nous offrions aux regards de la Providence. Un mouvement qui se fit sur les eaux nous éloigna, sans le secours de l'aviron, du *Goëland*.

La pluie cessa; la mer, restée calme, n'était plus attristée dans ses abîmes par l'horrible lueur des éclairs. Il y avait quarante-huit personnes dans les deux canots; toutes, à l'exception de deux dames qui, je dois le dire, montrèrent une grande force d'âme, prirent à leur tour les avirons et les pagayes. Après plusieurs heures de travail, l'eau qui était entrée dans les canots diminua considérablement; les deux passagères étaient continuellement occupées à les vider; elles se servaient pour cela de leurs chapeaux.

Le Goëland se consuma graduellement : nous le vîmes brûler toute la nuit. Au point du jour, on distinguait toujours une colonne de fumée qui s'élevait au-dessus des eaux; mais elle devint si faible qu'elle finit par échapper à l'œil le plus pénétrant.

Point d'explosion. Qu'étaient devenues les poudres? Voilà ce que les matelots ne pouvait comprendre; et malgré la science du capitaine et des officiers du navire, on ne put trouver la solution du problème.

Lorsque le soleil se leva, nous aperçûmes très-distinctement la terre devant nous; cette vue remplit nos cœurs de joie, ranima notre courage abattu, et donna à nos membres engourdis une nouvelle vigueur.

Il y avait près de nous quelque chose de plus rassurant que la terre : c'était une goëlette anglaise qui suivait la même route que nous avions prise; elle ne tarda pas à nous joindre, nous reçut à son bord, et nous conduisit à Calcutta, lieu de sa destination, où nous débarquâmes le 21 août 1829.

(*Journal de bord du Goëland.*)

Naufrages,

SUR LES COTES D'ALGER,

DES BRIGS DE L'ÉTAT

L'AVENTURE ET *LE SILÈNE*.

1830.

Le naufrage des brigs de notre marine militaire *l'Aventure* et *le Silène* est un de ces événemens funestes dans lesquels la fortune semble se plaire à accabler les malheureux naufragés de toutes ses rigueurs. Toutes les circonstances qui peuvent rendre plus redoutables les péripéties d'un pareil désastre, la nuit, la tempête, la fureur de la mer; puis, pour théâtre de l'événement, une terre ennemie peuplée d'hommes féroces, redoutés même des Turcs, qui ne se hasardent qu'en tremblant dans le voisinage de leurs sauvages domaines : voilà les incidens de ce drame.

Depuis son retour de Tunis, le brig *l'Aventure*, commandé par M. d'Assigny, naviguait de conserve avec la frégate *la Bellone;* mais, dans la nuit du 14 au 15 mai, les deux bâtimens se trouvèrent séparés. Au point du jour, toutes les longues-vues fouillèrent vainement l'horizon : la frégate avait disparu, deux brigs se montrèrent seuls à quelque distance de *l'Aventure*. L'un des deux fut bientôt reconnu pour un marchand anglais ; quant au second, c'était un autre brig de l'Etat, *le Silène*. Il venait de Mahon. M. d'Assigny ayant orienté pour atteindre la longitude d'Alger, où il pensait retrouver *la Bellone*, les deux brigs français firent route de compagnie.

Le Silène courait dans les eaux de *l'Aventure*, la brise était fraîche, les huniers seuls prêtaient leur surface à son action. A huit heures et un quart du soir, les deux bâtimens avaient parcouru un espace d'environ sept milles depuis le moment où leur cap s'était tourné vers Alger, quand un grain chargé de pluie fondit sur *l'Aventure*, qui peu d'instans après ressentit une légère secousse. Le commandant, qui venait de descendre pour consulter les cartes, se précipita sur le pont; une brume épaisse voilait l'horizon. L'ordre fut immédiatement donné de pousser la barre à tribord et d'orienter au plus près ; mais, quelque rapide que fût l'exécution de cette manœuvre, il était déjà trop tard : *l'Aventure* venait de franchir l'accore d'un banc de sable, et la lame qui l'avait soulevé, ayant cessé, en déferlant, de lui prêter son appui, le navire porta entièrement sur le sable, présentant son travers à d'énormes lames qui, roulant sur ce bas-fond, poussèrent de plus en plus le brig vers le rivage (1). La confusion qu'une semblable catastrophe répand sur un navire est facile à se retracer; une partie de l'équipage, livré au repos du soir, n'apprit le danger commun que par les convulsions du navire au milieu des lames où il se débattait; chaque coup de mer, en le frappant, le soulevait pour le précipiter avec fureur sur le fond, où se brisait sa coque en craquant dans toutes ses parties. L'obscurité compacte de la nuit, qu'illuminaient seulement par espaces les phosphorescences des lames qui se brisaient sur le brig, ajoutait encore à l'horreur de cette position, drame funèbre dont le dénoûment le convertissait déjà de toutes parts en menaces de mort. M. d'Assigny, ayant promptement reconnu combien la chute inévitable de sa mâture allait ajouter de dangers à ceux que courait déjà son équipage, donna des ordres pour la faire abattre. Les rides des haubans une fois coupées, les deux mâts croulèrent à la fois avec toute la voilure et le gréement dont ils étaient chargés. Bien que *l'Aventure* fût tellement près de terre, que la chute de sa mâture établit en quelque sorte un pont volant entre le navire et le rivage, l'obscurité de la nuit était si complète, que l'éclat des lames, en s'y brisant, révélait seul son gisement voisin du théâtre de la catastrophe.

Malgré la réunion des circonstances menaçantes qui avaient accompagné l'échouement de *l'Aventure*, le commandant d'Assigny put dès cet instant espérer de sauver son équipage. Pourtant des ordres énergiques avaient défendu qu'aucune communication fût tentée avec la plage, et peut-être cet officier conservait-il encore l'espoir d'arracher son navire à la fureur de la mer et aux dangers de l'échouage. Par instans, *l'Aventure*, s'enterrant dans le sable, se maintenait équilibrée au milieu des lames qui l'entouraient et le couvraient d'un bout à l'autre ; mais cette position, qui par instans jetait quelque espérance dans l'âme des marins, était bientôt détruite par les lames plus courtes et plus furieuses qui se roulaient sur le fond et se heurtaient violemment contre la coque déjà ruinée du brig. Aussi se trouva-t-il bientôt renversé vers le large, livrant à la mer déchaînée toute la surface dévastée de son pont, où se cramponnait encore un équipage que tout son courage rendait impuissant contre la brutalité des élémens.

Il était temps d'abandonner le navire. *L'Aventure*, ballottée comme un cadavre sur le fond mouvant que creusait la mer, brisait sa quille ou défonçait sa carène sur les anfractuosités du sol, autre mer solidifiée dont les vagues dressées contre le pauvre brig étaient les rochers du rivage. Partout sa destruction! la tempête entrechoque et broie tous les élémens qui naguère encore constituaient par leur ensemble une admirable machine, vivante, animée sous la volonté de son chef habile, maintenant moribonde, se tordant sur son lit de douleur, en proie à l'agonie du naufrage!

(1) C'est près du cap Bingat, à 50 lieues environ du cap Caxine, qu'avait échoué *l'Aventure*.

M. d'Assigny, reconnaissant que la présence de son équipage était désormais inutile sur le grand débris de son malheureux navire, ordonna qu'on établit un va-et-vient qui facilitât les communications avec la plage. A l'aide des tronçons de la mâture et des cordages dont l'écheveau brouillé par la mer s'étendait en réseau parmi les rochers et les débris, tout le monde put, sans trop de danger, gagner le rivage, où le commandant lui-même parvint le dernier, après avoir laissé sur les ruines de *l'Aventure* jusqu'à la dernière espérance qui pût se rattacher à sa conservation.

Un second événement avait été la funeste conséquence du premier. *Le Silène*, qui naviguait dans les eaux de *l'Aventure*, avait presqu'en même temps éprouvé un désastre aussi déplorable. L'échouage de *l'Aventure* avait été si instantané, que personne n'avait eu le temps d'essayer des signaux pour préserver le second bâtiment du danger inattendu, et la nuit était si obscure, qu'il eût d'ailleurs été difficile que ces signaux fussent transmis d'une manière bien intelligible. Le grain, qui avait fondu sur les deux bâtimens dans l'instant où *l'Aventure* avait ressenti la première commotion, n'avait pas peu contribué à obscurcir le reste de transparence à l'aide de laquelle *le Silène* pouvait dans la nuit observer la marche de *l'Aventure*. Ils se perdirent donc de vue dans cet instant, et c'est en continuant la même route, que le second, dans l'ordre de marche, vint partager le sort du premier.

Pourtant, un avertissement malheureusement trop tardif ayant éveillé les inquiétudes de M. Bruat, commandant du *Silène*, ce bâtiment faillit échapper au désastre. Monté sur le pont à l'instant où le grain fondait sur son navire, cet officier aperçut à une légère distance l'écume blanche de la mer qui semblait se briser sur des rochers. Il donna précipitamment l'ordre de porter la barre sous le vent, en appelant son équipage à la manœuvre des voiles; malgré toute l'activité que ses matelots mirent à exécuter ses intentions, l'évolution du virement de bord fut très-lente; le petit-hunier resta long-temps masqué, le navire ne sentant plus son gouvernail, entièrement en butte au caprice des lames qui se brisaient sur son étrave. Le bâtiment cula beaucoup, et au moment où le commandant venait de faire amurer la grande voile pour arrêter une abattée trop forte et donner un peu d'erre au navire *le Silène*, un premier coup de talon, et une lame furieuse, le soulevant dans toute sa masse, l'échoua presque aussitôt complètement.

M. Bruat s'empressa de faire couper son grand-mât, conservant encore quelque temps celui de misaine pour se rapprocher davantage de terre, en intimant formellement l'ordre que pas un homme de l'équipage n'essayât d'abandonner le bâtiment. Dans sa position sur le fond du rivage, le *Silène* se trouvait moins endommagé par la mer que ne l'avait été *l'Aventure*. Couché le pont vers la terre, il ne livrait à l'action des lames que sa carène à demi submergée, et si, par instans, sa masse bondissait sous l'effort de la mer gonflée par la brise, il retombait sur un lit de sable qui se creusait sous sa pression, jusqu'à ce que de nouvelles violences des lames l'en arrachassent encore. Ce ne fut donc qu'aux premiers rayons du jour qu'eut lieu l'évacuation. Un seul homme avait disparu dans la nuit et manqua à l'appel quand on abandonna le navire. Le plus grand ordre régna pendant cette difficile opération; les malades d'abord, puis l'équipage, les officiers et le commandant gagnèrent la terre avec bonheur et rejoignirent les naufragés de *l'Aventure*, qui depuis sept ou huit heures erraient sur le rivage que leur navire avait jonché de débris.

On forma immédiatement un conseil composé des états-majors des deux brigs, pour s'occuper de la recherche des moyens à mettre en œuvre dans la fatalité des circonstances, et arracher les deux équipages aux conséquences de ce double événement. De plusieurs moyens proposés, on choisit celui-ci pour échapper à cette mauvaise fortune : ce fut de s'armer et de s'équiper le moins mal possible, à l'aide des ressources que le désastre laissait encore à la disposition des marins; puis d'essayer de joindre Alger, au risque de traverser les bandes de Bédouins dont la rencontre devait être considérée comme funeste au sort des naufragés.

On rassembla les deux équipages, puis après, à l'aide de quelques exhortations, les officiers, ayant essayé de maintenir convenablement le moral des matelots, on se mit en marche avec le peu de vivres jetés par la mer sur le rivage. Il était alors 5 heures du matin : la caravane se dirigea sur Alger, en suivant les contours de la grève.

A peine avait-on abandonné le théâtre de la double catastrophe, qu'une troupe de Bédouins armés déboucha d'un angle de la côte, et fondit sur les Français.

Un Maltais, pris devant Oran dans un bateau de pêche, faisait partie de l'équipage du *Silène*. Il savait l'arabe pour avoir long-temps navigué avec les marins de la régence. Cet homme essaya de se dévouer au salut de tous. Après avoir recommandé aux matelots français de ne point le contredire dans la déposition qu'il allait faire, il protesta à ces barbares furieux que les naufragés étaient Anglais. Par trois fois on lui mit le poignard sur la gorge, afin de l'effrayer et de reconnaître par son émotion si ce qu'il avançait était vrai. Il sut combattre les craintes que pouvaient lui inspirer ces énergiques menaces, et, par sa fermeté et son courage, en imposer aux Arabes, qui, bien que médiocre-

ment convaincus en apparence, n'en éprouvèrent pas moins dans l'esprit un doute qui contribua puissamment à sauver les deux équipages.

Mais quel que fût le degré de croyance qu'ils accordassent aux assertions du Maltais, ils n'en persistèrent pas moins à vouloir guider la route des marins, et sous prétexte de les conduire à Alger par un chemin plus court et plus praticable, ils enfoncèrent toute la caravane dans les montagnes. Leur véritable but était évidemment d'attirer les naufragés dans le voisinage d'une espèce de bourg que formait la réunion de cases mal construites, qui se trouvait à un quart-d'heure de marche du bord de la grève. Arrivés là, les Arabes se jetèrent parmi les marins qu'ils pillèrent complètement; cet acte de brigandage et de cruauté laissa ces malheureux entièrement nus, exposés aux rigueurs de la brise que glaçaient les froides ondées du nord.

Pourtant l'état de complète nudité dans lequel les laissait l'attentat des Arabes, ne pouvait entraver la marche des naufragés dont cet événement venait encore de doubler les souffrances. On reprit la marche à travers les montagnes, et après avoir parcouru un espace de plus de quatre lieues dans les sables et les plantes sauvages, les marins, toujours escortés de la première bande de Bédouins, arrivèrent à un second village, mais plus considérable que le précédent; on y fit une halte, pendant laquelle les Arabes accordèrent une petite distribution de pain. Cette halte fut de peu de durée, et bientôt la pénible marche reprit dans les accidens continuels d'une route inégale, à peine tracée, et le plus souvent coupée par des excavations de terrain ou des embarras végétaux du sol. La horde d'Arabes, qui depuis la grève accompagnait les deux équipages, les abandonna bientôt pour en transmettre la conduite à une nouvelle bande de ces misérables. A cette seconde en succéda plus tard une troisième; les cris les plus forcenés, les démonstrations les plus hostiles accompagnaient sans cesse le voisinage de ces brigands, et ce fut un véritable miracle qu'au milieu de tant de poignards, de tant de yatagans levés, le sang ne coula point; un seul matelot fut frappé à la tête, et encore sa blessure n'eut-elle aucun caractère sérieux.

Un troisième village dans lequel les Français et les Arabes parvinrent vers le soir, devait servir de halte pour la nuit. Mais il s'éleva de vives discussions parmi ces forcenés, sur les embarras que présentait le total des marins, eu égard au petit nombre de cases qui formait le village. Tout cela eut pour résultat que M. Bruat resta avec la moitié des hommes pour être logé dans le village, et que M. d'Assigny fut contraint de retourner avec les siens sur la route qu'il avait déjà parcourue, afin de trouver une retraite pour la nuit.

Il faudrait des développemens auxquels nos limites ne nous permettent pas de nous abandonner, pour suivre dans toutes les misères de leur position chaque groupe de marins qui eut à passer cette nuit terrible, au milieu de ces hordes de barbares. Nous nous contenterons de rapporter les tribulations qui assaillirent le commandant de *l'Aventure* et ses infortunés compagnons d'infortune.

Arrivés dans la case du Bédouin qui s'était chargé de leur prêter un asile, nos marins eurent d'abord à subir les humilians dédains des femmes qui se refusèrent à les recevoir. Quelques lignes extraites du rapport de M. d'Assigny initieront le lecteur à tous les accidens de cette vie de naufrage, dont la simple exposition renferme trop d'élémens d'intérêt, pour que nous ne croyions pas devoir les transcrire ici.

« Les femmes qui d'abord nous avaient rebutés, dit le commandant de *l'Aventure*, finirent pourtant par s'attendrir sur notre sort, et la première maison qui d'abord nous avait repoussés devint notre asile. On nous alluma du feu, on nous donna à manger, et deux jours se passèrent sans trouble. Le premier sujet d'inquiétude nous fut donné par quelques marins qui s'échappèrent des maisons voisines, et coururent la campagne dans l'espoir de se sauver: ils furent arrêtés peu après, mais les Bédouins nous observèrent davantage, nous soupçonnant tous d'avoir les mêmes intentions.

» Le 18, vers le soir, les frégates de la division et quelques brigs s'étant approchés des navires échoués, envoyèrent des embarcations pour les reconnaître. Ces dispositions de débarquement jetèrent la terreur de toutes parts; tous les Arabes s'armèrent et descendirent les montagnes en hurlant; les femmes mirent leurs enfans sur leur dos, prêtes à fuir; nous autres, on nous enferma dans les cases les plus fortes, nous menaçant de mort, au moindre mouvement que nous ferions pour tâcher de nous sauver.

» Nous étions au moment d'être égorgés: un coup de canon que nous entendîmes nous parut pour tous le moment du massacre; car, de quelque côté que tournât la fortune, les Bédouins vainqueurs ou vaincus devaient se venger sur nous de leurs pertes, ou, exaltés par leurs succès, nous ajouter aux malheureuses victimes de leur fureur. Heureusement la chance tourna plus favorablement que nous ne devions l'espérer; la frégate rappela ses embarcations, et tout rentra pour nous dans l'ordre accoutumé; mais il n'en fut pas ainsi dans les montagnes.

» M. Bruat, que j'avais laissé avec vingt-trois hommes, compris le Maltais et six officiers, fut logé d'abord dans la même maison, avec ses compagnons; mais comme elle n'était pas assez grande pour tout le monde, on les en fit sortir et on les plaça dans une espèce de mosquée ouverte

à tout venant, ce qui les exposa à des recherches pénibles et à des mauvais traitemens. Les deux premiers jours, les Arabes qui les avaient capturés leur disaient, chaque matin, que la rivière de Bouberak, gonflée par les pluies, ne leur permettait pas de les conduire à Alger. Le troisième jour, quoique leurs intentions parussent plus hostiles encore, la vie des hommes était du moins en sûreté, lorsqu'un fils de Turc, ayant passé la rivière, vint dire dans ces villages que les officiers du dey étaient de l'autre côté pour nous protéger, mais que, pour eux, ils étaient bien sots de nous prendre encore pour Anglais.

» Le Maltais jugeait que sa présence hâterait les secours que nous attendions, étant plus à même que personne d'expliquer notre situation affreuse; à sa demande, M. Bruat le fit partir en lui recommandant toute diligence.

» Il y avait à peine une heure qu'il était en route, que nos marins furent mieux traités; plusieurs des Arabes leur rendirent les effets dont ils les avaient dépouillés le premier jour de notre captivité; en même temps, un des guides fit sortir le capitaine et lui fit entendre qu'il allait le conduire à la rivière. Celui-ci refusa de se séparer de ses camarades, qu'il informa aussitôt de la proposition qui venait de lui être faite; mais, d'un avis unanime, ils lui représentèrent que sa présence parmi eux ne serait pas, à beaucoup près, aussi utile qu'auprès des officiers du pacha. Il se décida donc à partir; mais, sur l'observation du commis aux revues, il obtint de changer de gardes, pour leur laisser celui qui paraissait prendre mieux leurs intérêts. M. Bruat, en passant la rivière à la nage, perdit ses effets, qui furent entraînés par la violence du courant. Arrivé sur l'autre rive, un Turc se dépouilla des siens pour l'habiller. De là, ayant été mené à la tente de l'effendi, et ne trouvant personne qui sût le français ou l'anglais, il fut interrogé en espagnol, et reçut les plus grandes assurances pour la sécurité de tous.

Sur-le-champ on expédia deux officiers dans les montagnes; on lui permit même d'écrire une lettre à son second, pour lui donner les mêmes assurances. L'effendi, tout en lui témoignant beaucoup d'humanité, lui fit plusieurs questions sur le débarquement. Il lui demanda *s'il était vrai que les troupes partissent contre leur gré?* M. Bruat lui répondit que *la conduite de nos soldats, lorsqu'ils seraient débarqués, leur prouverait la fausseté de cette assertion.* Quant au point et à l'époque où devait avoir lieu le débarquement, il lui observa que les circonstances seules pourraient en décider.

» On insista particulièrement pour savoir ce qu'étaient devenues ses dépêches; sur la réponse qu'il fit qu'il les avait déchirées quelques minutes après l'échouage, on lui fit dire par un officier turc qui parlait français, que *s'il pouvait les lui livrer, il obtiendrait sur-le-champ; sa liberté* sa réponse fut *que, quand même ses jours y seraient attachés, il ne balancerait pas à les lui refuser.* Tout paraissait tranquille dans les montagnes, le sort de nos camarades semblait être assuré; mais à environ huit heures du soir, de grands cris se firent entendre de l'autre côté de la rivière : on disait que la division s'était approchée des débris des brigs; que des Bédouins avaient été blessés par le feu de l'artillerie; qu'enfin plusieurs Français échappés dans les montagnes y avaient blessé une femme. Ces causes réunies furent probablement les motifs du massacre. L'effendi pâlit en apprenant ces nouvelles, et se plaignit à M. Bruat de ce que la présence de ces navires avait exaspéré les Arabes, sans pouvoir nous être d'aucun secours.

» Cependant le capitaine lui observa que les bâtimens avaient fait leur devoir, dans la supposition que nous fussions encore cachés dans les montagnes; et pour les autres parties du rapport qu'on venait de lui adresser, il était probable qu'elles étaient fausses.

» Le lendemain, M. Bruat fut expédié pour Alger, d'après les ordres du dey, et y arriva le 20 au matin. Il fut conduit chez l'aga, qui lui renouvela les questions qui lui avaient été déjà faites. *Une lettre qui lui fut montrée, datée de Toulon, lui prouva qu'il recevait des informations sur tout ce qui se passait.*

Le lendemain du départ de M. Bruat, des montagnes, les Arabes conduisirent à la rivière, en deux bandes, onze personnes, dont deux officiers; ils furent aussitôt expédiés pour Alger.

» Enfin, le 20, à quatre heures du matin, les Arabes chez lesquels j'étais logé avec une partie des miens nous rassemblèrent pour nous conduire à la rivière de Bouberak, et nous remettre entre les mains des officiers du dey, que nous rencontrâmes un peu en deçà de la rivière. L'un d'eux, qui parlait français, nous dit que nous étions bien heureux d'avoir échappé au massacre; que déjà vingt têtes avaient été portées à Alger; qu'on parlait d'un plus grand nombre encore. Ces nouvelles nous navrèrent le cœur, et furent, pendant toute cette triste marche, le sujet de nos douloureux entretiens. »

On voit par ce qui précède, et plus encore dans le récit coloré qu'en fait M. d'Assigny, que les infortunes des naufragés survécurent longtemps au désastre de leurs bâtimens. Ce ne fut donc qu'à travers les événemens et les souffrances de toute nature, que le voisinage continuel des Arabes multipliait sous leurs pas, que les deux équipages parvinrent à Alger. Ils passèrent d'abord la nuit au cap Matifoux; une escorte de soldats turcs et une population nombreuse les accompagnèrent dans la ville. Conduits au palais du dey, un horrible spectacle vint jeter l'épouvante dans ces âmes déjà si cruellement impres-



Tom. 2 Pag. 229

Le Pirate et le Philanthrope

sionnées par tant de mauvais traitemens et de souffrances : les têtes de leurs malheureux camarades étaient exposées aux insultes d'une population effrénée. Après les avoir atrocement contraints à envisager ce dégoûtant spectacle, les marins français furent conduits au bagne, où se trouvaient déjà réunis quelques hommes des deux équipages.

Bien que les consuls d'Angleterre et de Sardaigne eussent obtenu du dey que les états-majors de *l'Aventure* et du *Silène* fussent logés chez eux, MM. Bruat et d'Assigny ne voulurent point y consentir, préférant rester parmi leurs marins et partager jusqu'à la fin leur mauvaise fortune.

Le consul de Sardaigne mit à la disposition des deux commandans des fonds, qui suffirent à satisfaire les besoins les plus pressans. Le dey lui-même envoya aux naufragés les objets de première nécessité.

« Quelque affreuses que soient les suites de ce naufrage, disait M. d'Assigny en terminant son rapport au ministre de la marine, nous devons encore bénir la Providence d'avoir permis à nos soins d'en recueillir autant de débris; car, jusqu'à cette époque, les équipages dont les bâtimens périrent sur ces côtes, entraînés par leur courant variable, ont presque tous été entièrement massacrés. Un navire même de la régence n'y éprouverait pas un sort moins funeste. Pour nous, nous avons fait ce que nous devions faire; et, quels que soient les douloureux souvenirs dont nos âmes resteront toujours pénétrées, nous avons encore la consolation de n'avoir à accuser de notre perte que les chances malheureuses de la navigation. »

On sait que, d'après les lois maritimes, tout commandant d'un bâtiment de l'Etat naufragé, perdu ou pris par l'ennemi, doit être jugé par un conseil de guerre maritime. En exécution de ces lois, MM. Bruat et d'Assigny, commandans des deux brigs naufragés, furent traduits devant un tribunal composé d'officiers supérieurs et généraux, sous la présidence de M. le contre-amiral Duranteau. Ces deux officiers ont été honorablement acquittés; l'instruction de cette procédure a démontré qu'ils étaient sans reproches dans les manœuvres qu'ils avaient ordonnées pour préserver leurs bâtimens du naufrage qui les a engloutis; des éloges ont été accordés à ces deux commandans sur les mesures qu'ils ont prises à bord et à terre, au milieu de ce désastre, pour sauver leurs équipages. M. Bruat a donné des preuves d'un dévoûment admirable lorsque, pour sauver les naufragés, il traversa à la nage la rivière très-rapide de Bouberak pour aller réclamer des secours des Algériens dont il n'avait à craindre que la mort.

Le ministre de la marine a récompensé la conduite courageuse des états-majors et les équipages de *l'Aventure* et du *Silène*. Quant au Maltais, dont le dévoûment sauva la totalité de nos marins d'une mort violente et certaine, il a reçu du gouvernement français le présent, inestimable pour lui, d'un beau bateau de pêche approprié aux exigences de son industrie habituelle. La croix de la Légion-d'Honneur a été jointe à cette récompense matérielle.

AMÉDÉE GRÉHAN.

Mœurs créoles.

LA RELACHE DU PIRATE.

Par une sereine matinée, le brig *l'Agésilas* s'avançait dans les eaux du golfe du Mexique. Le vent était bon et l'horizon si bleu que la voilure blanche du navire s'y dessinait comme les ailes entr'ouvertes d'un goëland. A bord, sur l'arrière, l'équipage jouissait du loisir que lui accordait le beau temps, tandis qu'un homme, sur le pont, se penchait vers une jeune fille assise à ses pieds, et lui parlait avec feu. L'homme était un pirate qui commandait à ce bâtiment, et la jeune fille, une mulâtresse de Porto-Rico qui commandait à tous deux.

« Elise, disait le capitaine, tu as un grand tort d'exiger que je te raconte cette histoire jusqu'à la fin. Arrêtons-nous là. Ce sera comme en amour où le début est toujours si beau...

— Qu'on presse toujours le dénoûment, n'est-ce pas? Racontez, je vous prie. J'écoute.

— C'est être, pour mon esclave, bien impérieuse, madame. »

Mais elle se retourna, et, lui ayant jeté les bras au cou, elle l'attira doucement, et doucement lui mit un baiser sur le front.

« Va maintenant, dit-elle.

— Du reste, peu m'importe, reprit le capitaine, vous en penserez ce qu'il vous plaira. Où donc en étais-je?

— Vous me disiez que vos matelots vous avaient laissé seul avec Vélina, et que votre fureur ne connaissait plus de bornes, alors... Alors?

— Je la saisis aux cheveux, qu'elle avait longs et noirs comme vous; je lui ordonnai de recommander son âme à Dieu, et je la traînai jusqu'à cette place. Là, je la soulevai, et lorsque je fus parvenu à dégager ses pieds du bastingage, je la laissai tomber dans la mer.

— Elle est tombée dans la mer, dit Elise.

— Oui, continua le pirate, et si je l'avais crue innocente, je l'en eusse retirée, car il était affreux de la voir lever les yeux au ciel, tendre ses bras nus, crier et lutter contre le courant qui l'emportait.

— Et qu'ont-ils dit, vos matelots?

— Rien.

— Ce sont des lâches ! Moi, je vous eusse non-seulement appelé assassin, mais encore arraché le poignard qui pend à votre ceinture, et il y aurait eu deux victimes au lieu d'une. »

Le capitaine Marius se contenta de sourire.

« Jacques, dit-il au lieutenant, veillez au grain, et faites relever ces cordes. Je me retire dans ma chambre.

— ... Et elle est tombée dans la mer ! » répéta la mulâtresse à voix basse et en s'approchant des sabords. Involontairement et peu à peu sa tête s'inclina sur sa main, son œil se fixa sur le flot, et elle demeura dans cette immobilité de corps qui ferait croire que l'âme a le pouvoir de s'affranchir de cette lourde enveloppe pour parcourir plus librement l'espace. De ses lèvres seulement, par intervalles, s'échappaient quelques paroles ; mais c'étaient toujours celles-ci : Elle est tombée dans la mer !

Cette rêverie si triste et si monotone dura plus d'une heure. En se réveillant, Elise appela le lieutenant et lui dit :

« Jacques, ma bouche est amère ; je voudrais bien goûter un de ces beaux fruits que vous avez l'art de conserver si long-temps.

— Des ananas, madame ?

— Non, lieutenant. Lorsque je courais dans les savanes de mon île, j'ai assez mangé d'ananas. Je n'en aime plus aujourd'hui que le parfum. A vous dire vrai, je préférerais une orange.

— Les dernières, par malheur, ont été mangées hier, madame.

— Vous avez raison de dire par malheur, Jacques ; car c'est le seul fruit qui me tente dans ce moment, et je crois que j'échangerais volontiers tous mes colliers contre quelques oranges. Cherchez, je vous prie. »

Jacques revint et répondit :

« J'ai cherché, madame, mais je n'ai pas trouvé. Madame veut-elle des citrons ?

— Madame veut des oranges, répondit l'Espagnole avec impatience. Elle en veut et prétend qu'on en trouve. »

Au bruit de la contestation, Marius sortit de sa chambre. C'était moins un homme qu'un ours. De l'homme il avait les membres et l'habitude de porter les vêtemens. La dépouille de ses victimes le parait avec richesse ; puis, comme il avait lu au collége beaucoup de livres où il était parlé de la mine rébarbative des pirates, il avait décidé dans son admirable bon sens qu'en devenant pirate, une paire de moustaches était aussi indispensable à ses lèvres qu'une paire de pistolets à sa ceinture. Le classique poignard n'y manquait pas, à plus forte raison. Il l'avait choisi d'une longueur démesurée, et, grâce à sa barbe inégale et rousse, il s'était complété, de cette façon, un aspect suffisamment formidable et repoussant.

Choisi par des négocians de Sainte-Lucie pour commander un négrier, il avait monté leur bâtiment, qui n'était autre que *l'Agésilas*, et, pendant le voyage, il en avait été tellement satisfait, que, de retour, il avait jugé à propos de ne rendre ni le brig ni la cargaison. L'équipage, tout composé de nègres créoles qui aimaient leur pays, avait d'abord murmuré et refusé d'obéir ; mais il en avait tué trois, et le reste s'était soumis. Avec ce petit nombre de brigands, il désolait le golfe du Mexique, déjouant adroitement les poursuites combinées des frégates françaises, et rançonnant sans pitié tous les navires, de quelque pays qu'ils fussent.

« Quel est ce bruit ? demanda-t-il en paraissant sur le pont.

— Celui d'un refus du lieutenant Jacques, répondit la mulâtresse. Monsieur m'offre des ananas quand je désire des oranges. »

Le lieutenant fut étourdi de l'accusation.

« Que ceci est injuste ! s'écria-t-il. Puis-je donc présenter à madame ce que nous n'avons pas ici ? Les dernières oranges ont été mangées hier.

— Eh bien ! qu'on m'en aille chercher à terre !

— Où donc ? reprit le capitaine avec un gros rire.

— A Saint-Pierre, parbleu ? Ne sommes-nous pas près de Saint-Pierre ?

— On me les enverrait cueillir à la potence. Est-ce votre désir ?

— Mon désir est de manger des oranges ; je n'en ai pas d'autre.

—Vos désirs, madame, continua le pirate, les sourcils froncés, sont aussi déraisonnables que votre mémoire. Je lui ai confié, ce matin, une histoire curieuse et instructive, et elle ne l'a pas retenue. Que ce ridicule caprice ait un terme ! Sur ce brig, je suis le seul maître après Dieu !

— Après Dieu et après les trois armateurs de Sainte-Lucie ! »

Une énorme lame d'acier brilla dans la main droite du pirate ; de la gauche, il courba la mulâtresse jusqu'à terre aussi facilement que si c'eût été une feuille de bananier.

« Demande grâce, fille du démon !

— Non, » répondit-elle.

Le madras qui couvrait son cou vola de côté, et la lame du poignard sillonna, comme un éclair, la chair nue de cette belle poitrine.

« Grâce ! grâce ! cria quelqu'un qui arrêtait le bras levé sur la tête d'Elise. C'était Jacques.

— Monsieur, lui dit rudement Marius, vos goûts sont peu marins. A la première occasion, je vous jetterai à terre, et vous aviserez à ce que les jolies femmes que vous paraissez aimer le reconnaissent en vous sauvant de la corde. En attendant, que je ne vous voie plus. »

Il se retira tout confus, le pauvre Jacques, murmurant contre l'injustice du sort, qui livrait à ce tigre la jolie femme qu'il eût voulu adorer et servir à genoux. Cependant le pirate remettait son poignard dans le fourreau, et permettait à sa

maîtresse de se relever. Elle s'éloigna, portant au cou les marques d'une aussi détestable brutalité. La pointe de l'arme avait couru sur son sein, et tracé presque tout le cercle d'un collier qu'on aurait juré de corail.

Elle retourna s'appuyer sur la rampe du pont, et son œil se fixa de nouveau sur les vagues; mais cette fois il était sec et flamboyant de résolution. Cette fois, elle ne parut nullement songer à la triste Vélina, et elle ne répéta pas son lamentable refrain: « Elle est tombée à la mer. » Elise, au contraire, souriait en regardant les lames se former, s'abattre ou moutonner, et le joyeux *satanite* étinceler, comme une aigrette, à leur cime croulante. Son visage était si calme, et la pose de sa tête si gracieusement nonchalante, qu'on l'eût prise pour une de ces belles dames que Wateau mène au balcon regarder un riche paysage, où le soleil couchant secoue sa poussière d'or.

« Jacques, dit-elle au lieutenant, n'est-ce pas que ces différens aspects sont variés et sublimes? J'espère bien que vous n'êtes pas insensible au spectacle de la nature? Rien n'annonce davantage un mauvais cœur. J'ai connu à Porto-Rico un vieillard qui avait perdu tous ses enfans. Ses esclaves s'étaient enfuis dans les bois; enfin, il ne lui restait de sa splendeur passée qu'une petite maisonnette au bord de la mer. Figurez-vous, mon ami, que ce chétif débris d'une immense fortune suffisait amplement au vieux colon, parce qu'il avait la liberté, chaque soir, de se promener sur le sable et de laver ses pieds dans l'eau salée. C'était son bonheur. En vérité, Jacques, je pense que Dieu a mis dans ses ouvrages quantité de motifs de consolation pour ses créatures.

— Je le pense aussi, madame,» répondit Jacques; et j'ignore ce qu'il allait ajouter, lorsque le pirate, ennuyé de se promener seul de l'autre côté, et peut-être de les voir ensemble, interrompit brusquement leur causerie.

« Que dites-vous donc là?

— Nous parlons, répondit Elise, des beautés de la nature et des remèdes qu'elle offre aux âmes tendres.

— Il paraît, reprit Marius, d'un air ironique, que votre interlocuteur aime singulièrement les beautés de la nature. Moi, j'ai peur des âmes tendres, et je les prie d'aller goudronner des cordes sur le gaillard d'avant. Ce sera plus utile. »

Et le maître de *l'Agésilas* reprit sa promenade. Mais depuis long-temps sa colère était apaisée. Il avait même reconnu l'horreur de son action. Ses yeux s'étaient presque mouillés en apercevant du sang à la pointe de son poignard, et, s'il avait osé, il eût demandé grâce à son tour à la dédaigneuse Espagnole. Il se rappelait combien elle lui avait prodigué de soins et d'amour, combien elle l'avait guidé avec sagesse dans des circonstances difficiles, combien elle l'avait consolé de l'ostracisme de la société et de la perte de sa patrie! «Cette belle Elise!» dit-il; et il but un immense verre de rhum, agité qu'il était par cet état peu ordinaire d'attendrissement et de repentir. Il s'avoua dans son cœur qu'il était une créature misérable, et il vida une seconde fois son verre; puis il recommença à se promener.

La soirée s'annonçait d'une beauté ravissante. Le soleil du tropique s'endormait dans toute sa pompe; la brise qui gonflait les voiles du navire entraînait pêle-mêle de légers nuages, auxquels l'astre, comme un prince qui congédie ses courtisans, semblait encore sourire de loin. L'onde frissonnait si doucement, que l'on ne savait si c'était le renflement de quelque lame ou le bruit du passage d'un esprit céleste. Peu à peu les profondeurs veloutées de l'azur se peuplèrent comme les estrades d'une salle de bal. Chaque étoile, ainsi qu'une jeune danseuse toute en fleurs, apparut à sa place. Déjà, on peut le prévoir, c'est une de ces soirées dont l'influence sur le cœur est vraiment redoutable, car elle l'amollit, l'échauffe et le prépare aux désirs de l'amour; une de ces soirées fatales à la vertu des femmes; une de ces soirées, terreur des époux, où le zéphyr libertin, qui court de jeune fille en jeune fille, baise plus amoureusement leurs lèvres; où, dans chaque calice de fleur, semble se cacher un mauvais conseil; où le gazon ploie plus mollement et avec plus de perfidie sous le pied tremblant des amans! Enivrantes soirées! soirée de bonheur que l'Europe ne connaît pas, car il faut à leurs enchantemens l'inaltérable dôme du ciel américain!

Le capitaine Marius les connaissait, lui! il les connaissait et les attendait avec prédilection dans le temps où la fille de Porto-Rico rougissait d'amour à ses côtés. Mais quand la nuit lascive vint cette fois, il était seul; seul il parcourait les planches de son brig. Loin de lui se tenait Elise, et il croyait s'apercevoir qu'elle regardait le lieutenant Jacques. Sur mer comme sur terre, il savait qu'il ne manque pas d'amis officieux pour profiter de nos désastres. Bien plus, dans les veines du capitaine grondait l'effroyable tempête des désirs. Ses yeux paraissaient entrer en fureur dès qu'il contemplait l'adroite esclave. Ce soir, pour son malheur, il la trouvait mille fois plus séduisante. Elle était belle de toute sa passion, à lui! Il trouvait au feu de ses prunelles la puissance magique d'un talisman, à ses pieds nus des formes d'une élégance grecque, à ses épaules nues l'éclat d'un rond bouclier de cuivre, et il buvait, buvait de longs et inutiles verres de rhum. Le rhum, loin d'éteindre son ardeur, l'attisait encore. Jusqu'au vent, qui semblait le railler en pressant autour du corps merveilleux d'Elise les plis d'une jupe flottante, en lui portant les parfums de cette chevelure, dont il aurait alors payé chaque cheveu un million! Les coins de sa bouche se relevaient luxurieusement, et le

sang, par soudaines bouffées, envahissait son visage. Il vint tomber plutôt que s'asseoir aux genoux d'Elise.

« Elise, lui dit-il, quel vin m'as-tu donc versé à table? J'ai le cœur qui bat à coups pressés, mes oreilles qui tintent, mes mains qui tremblent. Je brûle et j'ai froid.

— C'est du vin de Porto, capitaine Marius, ou de ce rhum de la Jamaïque.

— C'est ton regard, Elise! Je n'ai pas besoin de le demander, c'est ce regard qui fait tant de bien et tant de mal à la fois!

— Capitaine Marius, le brig *l'Agésilas* sombrera cette nuit, tant d'éloquence n'est pas chose naturelle.

— Elise, Elise, ne ris pas ainsi ou j'en mourrai. Je te jure que c'est ton regard, ou bien c'est ton sourire.

— Ce n'est ni l'un ni l'autre. Cherchez encore, capitaine Marius.

— C'est ta main, c'est ton pied, ton sein qui agite ces dentelles, ton beau corps que je sens frémir, c'est toi tout entière, ma divine Elise! Pourquoi donc reculer?

— Parce que vous vous trompez, mon beau corsaire. C'est.... que je suis la seule femme à bord.

— Vous êtes une sotte, répondit le pirate consterné.

— Oui, parce que je suis femme, et que dans votre âme bouillonnent de grossières passions. Venez-vous cicatriser avec vos lèvres la blessure que vous m'avez faite ce matin?

— Eh bien! j'implore mon pardon. La colère m'emporta trop loin; mais quelquefois tu es si folle! Enfant, c'est aux femmes à ployer.

— Pas à cette heure, monsieur. A cette heure nous sommes reines.

—Va donc pour cette seconde royauté! car tu es déjà ma souveraine par ta grâce et ta beauté. Oublie mon crime et qu'il n'en soit plus question. Parlons plutôt de ta main; c'est qu'elle est fort jolie, cette main!

— Si vous le voulez bien, nous parlerons en même temps de mes oranges : c'est qu'elles sont fort bonnes à Saint-Pierre.

— Oh! que m'importe Saint-Pierre! Je donnerais Saint-Pierre et toutes ses maisons, et toutes ses campagnes, pour un seul baiser de ta bouche!

— Et mes oranges?

— Je n'ai pas d'oranges, mon amour; mais veux-tu de l'argent? veux-tu de l'or? veux-tu des diamans?

— Je vous réponds, mon amour, que je ne veux que des oranges.

— Au diable vos oranges, madame!

— Comme il vous plaira, monsieur; mais au diable vos tendresses!»

Le pirate se leva : il était à genoux.

« Jacques! cria-t-il au lieutenant, faites mettre le cap sur Saint-Pierre; faites distribuer des armes à l'équipage; qu'on prépare des pavillons; qu'on nettoie et dispose les canons. J'ignore la quantité de sang que peut coûter un panier d'oranges. »

Lorsqu'il eut donné ces ordres, d'un ton rude et colère, car il ne lui était pas possible de se dissimuler le danger qu'il allait braver, et la cause inexcusable qui l'y poussait, il revint prendre sa place aux pieds d'Elise, avec le sourd grommellement d'un ours qui obéit malgré lui.

« Ma chère, dit-il, et il avait quelque chose de solennel dans la voix, quoique nous soyons dans l'*hivernage,* Saint-Pierre ne demeure pas sans défense. A défaut de frégates, les navires marchands, auxquels j'ai nui si souvent, sont assez hardis pour me donner la chasse. La goëlette de la douane peut me rencontrer. Si je suis arrêté, c'est la mort.

— Mais si notre canot aborde, des oranges pour six mois au moins!

—Vous aimez donc bien les oranges?

— Pas plus que les pommes, mais autant.

— Oh! ces filles d'Ève! toujours semblables à leur mère! quand ce n'est pas la pomme, c'est l'orange.

— Et notre volonté, capitaine Marius?

— Si c'est de la vôtre qu'il s'agit, elle est accomplie. Ne m'obéirez-vous pas à votre tour? Dis-moi si tu m'aimes?

— Si je t'aime, mon ange! pourquoi le demander? J'adore ton visage brûlé par la poudre et le soleil; j'adore tes exploits, ton mépris de la vie et des hommes, ton courage téméraire; j'adore jusqu'à tes fureurs contre moi. Le lion aussi rugit contre sa femelle. Mais ce que vous me demandez n'a pas le sens commun. J'ai juré de ne vous rendre certain de vos droits que lorsque vous les réclamerez des oranges à la main. Or, vos mains ne sont-elles pas vides?

— Que l'enfer te confonde! » hurla le pirate avec un horrible juron.

Et il recommença sa promenade solitaire, passant et repassant la main sur son front, et toujours dévorant Elise de ses yeux fixes et tendres. Ils brillaient si fort qu'on eût dit deux de ces globules de feu que le sillon du navire faisait jaillir du choc des grandes lames.

Oh! que Saint-Pierre est beau par ce court instant d'aurore qui précède le soleil! qu'il est beau vraiment! Le sable est le lit d'or sur lequel repose sa forme svelte et longue; les mornes qui l'entourent sont les colonnades d'émeraudes de cette couche; ils soutiennent son dôme vacillant de vapeurs où les plus brillans oiseaux se mêlent et voltigent, comme des fleurs sculptées sur de merveilleux rideaux! Les orangers se balancent pour embaumer et rafraîchir l'air; les roses se dressent sur leurs tiges, et leurs boutons s'ou-



vrent comme de petits yeux. Quel doux concert dans les champs de cannes! Leurs panaches blancs s'ébranlent en son honneur; au loin des palmiers s'aiment et se fécondent. Saint-Pierre, c'est le jeune Hyacinthe qui languit pendant que le dieu son ami est absent des cieux. Mais le voilà. Les nuages rougissent; on entend le hennissement des quatre coursiers; il entre dans l'espace, et son premier rayon frappe sur les lèvres endormies du bel adolescent, qui en tire un soupir, soupir plus mélodieux que les tiens eux-mêmes, ô roi du monde et de la lyre! Ils se tendent les bras, se saluent, et, comme des voiles importuns, repoussent de côté et d'autre les nuées qui les couvraient.

Ainsi Saint-Pierre apparut à mes pirates le matin de ce jour où ils y allaient chercher des oranges. Debout sur le pont, et près de la fille de Porto-Rico, Marius lui disait le nom de chaque lieu. Sur cette savane, il avait joué jadis avec de jeunes filles, mariées aujourd'hui, et ne se souvenant plus des baisers ravis derrière les tamarins. Au pied de ce morne, dont la cime se divise en deux mamelons, souvent il avait promené ses inquiètes passions et rêvé d'amour et de sang. Là il s'était battu, et le bruit de son pistolet et celui d'un cadavre avait chassé pour toujours les *crabiers* au long cou, habitans silencieux de ces marécages. Dans ce beau livre de la nature, où chaque montagné, chaque vallon figurait pour une page, chaque fleur pour une ligne, il avait trouvé moyen, le malheureux! d'écrire toute une horrible histoire de crimes et de déceptions.

Pendant ce temps, sur la *Batterie Desnotz* affluaient les oisifs habitans de Saint-Pierre, avec des milliers de lunettes et de télescopes. C'était à qui devinerait ce nouvel *arrivage;* mais le navire, hélas! était pour eux pavoisé d'énigmes. Jamais, au bout de leurs verres concaves ou convexes, ils n'avaient aperçu de pareilles couleurs. Les vieux arbres de la batterie secouaient eux-mêmes leur feuillage d'une manière étrange. Il était facile de voir qu'il y avait là-dedans quelque chose d'extraordinaire. Le sucre baissa à l'instant d'un franc vingt centimes, et le vieil Etienne Paolo promit qu'il paierait ses créanciers.

Cependant le canot s'approchait, s'approchait de plus en plus de la terre. Enfin il y toucha, et deux matelots, précédés d'un officier, sans doute le lieutenant Jacques, débarquèrent sur la place Bertin. A quelques toises de la potence, une vieille négresse vendait des mangues, des sapotilles, des oranges, et de ce bon maby que mes belles compatriotes aiment tant! Le lieutenant ordonna à ses matelots d'emporter sur leur barque les deux plus grands paniers d'oranges qui se trouvaient là. La vieille, ravie du marché, les aida elle-même; mais lorsque ce fut pour payer, Jacques déclara qu'il avait oublié son argent à bord. L'officier de police (car partout où luit le soleil, luit aussi l'uniforme de ces respectables magistrats), l'officier de police accourut aux cris de la négresse.

« Pourquoi ne voulez-vous pas payer? dit-il sévèrement à celui qui paraissait commander aux autres.

— Parce que ce n'est pas notre usage.

— Et qui êtes-vous donc?

— Nous sommes des pirates. »

Immense fut la rumeur. L'officier de police regarda fuir le canot dans un stupide étonnement. Les autorités furent immédiatement convoquées; le commissaire commandant se mit dans son écharpe tricolore, le procureur-général dans sa robe noire, la milice s'empara de toutes les avenues de la ville, le gouverneur improvisa un discours sensé, dans lequel il déclara qu'il mourrait les armes à la main, ou sauverait la colonie et ses moindres habitans.

Ces efforts héroïques aboutirent à dépêcher la goëlette de la douane à la poursuite de ces brigands et de leur navire. *L'Agésilas* avait été reconnu. Mais la pauvre goëlette, je le dis à regret, avec ses sabords dégarnis la plupart de canons, ressemblait beaucoup à ces vieilles femmes qui ouvrent de grandes bouches sans dents. Elle déploya une énorme quantité de voiles, se remua, s'agita en tous sens, et finit pourtant par s'élancer. Son rival eut l'insolence de l'attendre... Il paraissait jouer avec elle comme un véritable écolier mal appris à respecter la vieillesse.

Par un heureux hasard, le vent souffla plus fort. L'épée nue des officiers de la douane étincelait au soleil d'un feu guerrier. De toutes parts, ainsi que dans les temps antiques, on prodiguait des guirlandes et des vœux à la goëlette caduque, et elle s'en allait avec majesté, dédaignant les hommages comme les railleries. On eût dit une de ces vieilles dévotes qui s'acheminent, le dimanche matin, aux oraisons qui précèdent la messe; leurs têtes branlent, leurs coiffes sont surchargées de dentelles, leurs robes à fleurs flottent orgueilleusement, et les petits polissons du quartier s'appellent çà et là; mais ces saintes créatures méprisent leurs attaques et continuent à égrener leur chapelet. Ainsi de la goëlette sexagénaire : elle fendait l'onde de sa poitrine décharnée, sans s'occuper des poissons, qui ouvraient d'un air étonné leurs jolis yeux verts, et sautaient par bandes autour d'elle, sans doute pour narguer son impuissance.

A bord de *l'Agésilas*, au contraire, le calme était profond. Rien n'annonçait l'approche d'un combat : les matelots chantaient, on suspendait le canot; le lieutenant Jacques recevait sa grâce à cause de son courage, et à condition qu'il ne chercherait plus à pénétrer les beautés de la nature. Sur le pont s'élevaient avec ostentation les deux paniers d'oranges.

« Jacques, dit le pirate, cette goëlette me fa-

tigue avec ses sottes canonnades. Assurez-lui donc qu'elle ne canonne rien.

— Ce sera ma part de danger, s'écria la mulâtresse ; qu'on s'éloigne ! la femme du capitaine Marius est bien digne de donner l'exemple. »

Le marin la regarda avec passion. Elle, toujours sérieusement, remplit un madras de ces fruits qui avaient failli lui coûter la vie, et, lorsqu'elle se fut placée sur l'avant, elle riposta par une orange à chaque boulet de l'inoffensive goëlette.

Quand ce fut terminé, quand le Bucentaure martiniquais eut disparu dans les vapeurs, le pirate, sa toilette réparée et même embellie, des oranges à la main, s'avança vers la reine de *l'Agésilas*. Sur l'honneur, il avait reconquis en cet instant quelque peu de cette noblesse qui lui avait valu jadis tant de baisers derrière les tamarins ! Il salua profondément et dit :

« Me voici, madame. »

Elle sourit comme la Vénus-Aphrodite de ces zones ; mais au lieu d'accepter les oranges, elle enleva au capitaine son poignard, lui en montra la pointe avec une moue charmante, et courut le jeter dans la mer.

Après quoi elle le rejoignit, et lui ayant tendu la main, elle salua profondément à son tour, et dit :

« Venez, monsieur, que je vous apprenne quel vin je vous ai versé hier à table. »

Louis de Maynard.

Recherches historiques.

CAMPAGNE DE 1778.

I.

TABLEAU DE L'OPINION PUBLIQUE EN FRANCE AU COMMENCEMENT DE 1778.

Les graves préoccupations que, depuis 1830, les événemens ont jetées dans les esprits, n'ont pu éteindre cette ardeur de recherches historiques dont avaient été marquées les dernières années de la restauration. Si les tumultes de la rue, devenue durant plusieurs années le théâtre de la politique, passée de la discussion des doctrines à l'action armée, ont suspendu quelque temps l'étude dont le calme social est une des nécessités les plus absolues, cette agitation profonde, conséquence nécessaire d'une révolution récente, ne s'est point plus tôt calmée que des hommes de travail et d'érudition ont repris cette grande œuvre nationale, dont le résultat doit être de révéler au pays toutes les richesses, tous les monumens de son passé que lui a dérobés l'oubli. Un nouveau progrès s'est accompli. Le gouvernement, sentant l'impuissance à laquelle étaient réduits les efforts des savans isolés, a cru devoir organiser sur tous les points de la France les recherches dont le concours pouvait seul compléter les découvertes. Tous les savans dont les noms s'étaient produits par de graves travaux ou par d'importans ouvrages, ont été appelés à la direction de ces investigations ; un homme, pourtant, dont l'érudition pouvait rendre les plus grands services, le bibliophile Jacob, a été oublié par le ministre-directeur.

Au milieu des goûts dont cette grande entreprise est un des symptômes, nous croyons seconder les tendances de l'opinion en présentant à nos lecteurs, par des documens empruntés à l'époque, le tableau des mouvemens maritimes qui ont fait de la campagne de 1778 une des années les plus glorieuses pour le pavillon français. C'est d'ailleurs, selon nous, le seul moyen de conserver aux événemens leur couleur et leur physionomie.

Le tableau de l'opinion publique en France, au commencement de 1778, est emprunté à la correspondance d'All'eye.

« Bien des gens se flattaient encore en France de la continuation de la paix, parce qu'ils ne lisaient point de manifeste ; comme si l'on ne se passait pas aujourd'hui de cette vaine formalité ; comme si la guerre dernière n'avait pas commencé sept ans avant les écrits hostiles ; que dis-je, presque au moment même où le traité de paix venait de se signer ; comme si, enfin, la déclaration du marquis de Noailles, en se retirant de Londres, n'en était pas une très-sérieuse et vraiment offensive. Ce qui rassurait ces politiques et les confirmait dans leur opinion, c'était la circonspection de l'Angleterre à l'égard des navires du commerce français, que les vaisseaux et escadres de S. M. Britannique inquiétaient moins que jamais, lorsqu'ils n'étaient chargés que de marchandises innocentes, et ne fouillaient point quelquefois, surtout aux attérages de France. Ils attribuaient cette modération apparente à la crainte des menaces de S. M. très-chrétienne, et il paraît qu'en effet tels étaient les ordres de l'amiral Keppel, qui, dans sa lettre à l'amirauté, même depuis le combat de *l'Aréthuse* et de *la Belle Poule*, annonce qu'il a laissé passer au milieu de sa flotte, sans les molester, plusieurs navires marchands, qu'il n'a pas cru convenable de les interrompre en aucune manière dans leur voyage. Et des nouvelles récentes des ports apprennent que l'amiral Byron s'est conduit avec la même sagesse. Mais de ce qu'on met quelque intervalle entre l'insulte et la vengeance, il ne s'ensuit pas qu'on n'ait pas droit de recourir à celle-ci, ou qu'on y renonce. Cette conduite prouve seulement l'incertitude, la pusillanimité ou même l'impuissance de l'Angleterre. Peut-être nos ministres étaient-ils bien aises de s'assurer avant des dispositions des autres puissances, et surtout

de celles de l'Espagne ; peut-être sous ce calme extérieur, attendaient-ils le moment d'en sortir par quelque coup d'éclat. Tranquilles sur le premier point, puisque nul souverain n'a voulu jusqu'à présent admettre à sa cour aucun des députés insurgens rassemblés à Paris à cet effet, et que S. M. catholique non-seulement envoie un ambassadeur à Londres, mais a suspendu les armemens de Cadix, ils ont cru devoir mettre à profit ce temps de sécurité, pour manifester le juste ressentiment de S. M. Britannique. Ils ne pouvaient plus douter des projets hostiles de la France : tous les bureaux de Versailles, si secrets d'ordinaire, en retentissaient ; toutes les côtes de Flandre, de Normandie, de Bretagne, étaient hérissées de canons, remplies de troupes ; on parlait hautement d'une descente en Angleterre, ils se voyaient forcés de prendre un parti décisif, et ayant laissé à l'amiral Keppel carte blanche à cet effet, celui-ci a préféré d'engager la querelle avant que toutes les forces de Brest fussent rassemblées. Il s'est imaginé qu'on ne laisserait pas impunément attaquer quelques frégates d'observation, que les vaisseaux prêts sortiraient, et qu'ayant une supériorité décidée, surtout si Byron était encore avec lui, ainsi qu'on le présume, il pourrait écraser d'un seul coup la marine renaissante de la France. Cette belle spéculation n'a point eu lieu par la prudence de M. d'Orvilliers, et par la résistance courageuse de M. de la Clocheterie : la frégate assaillante, à la vue d'une escadre qui pouvait la soutenir, bien loin de s'emparer de la frégate française, a pensé tomber au pouvoir de celle-ci. »

II.

COMBAT DE LA BELLE-POULE.

Le combat de *la Belle-Poule* excita un enthousiasme d'autant plus grand à la cour de Versailles et dans toute la France, que ce n'était pas seulement une des affaires les plus brillantes qu'eût soutenues depuis long-temps la marine française, cette action glorieuse, à l'ouverture d'une campagne, était encore un événement qui pouvait en influencer tous les résultats par l'exaltation qu'il devait communiquer au courage de nos marins, et la défiance qu'il pouvait jeter sur les vaisseaux anglais. Nous avons donc cru que la narration de ce combat faite par un homme de cette époque, qui, sans être employé activement dans le corps de la marine, s'était cependant trouvé à même de rassembler toutes les circonstances, de consulter tous les récits, et de peser tous les rapports pour en extraire la vérité, ne pouvait manquer d'avoir un haut intérêt. La voici :

Depuis long-temps on détachait de Brest des frégates et autres bâtimens légers qui allaient à l'ouvert de la Manche, chargés de reconnaître les forces qui pourraient sortir des ports d'Angleterre, qui rentraient au bout de huit jours environ, rendaient compte de ce qu'ils avaient vu, et étaient à l'instant remplacés par d'autres. On venait d'apprendre tout récemment que nos rivaux, bien en arrière sur les secours à envoyer en Amérique, voulaient nous primer par leur escadre d'observation, et que l'amiral Keppel était à la mer à la tête d'une armée navale considérable, en y comprenant la portion destinée à suivre l'escadre du comte d'Estaing. Nous n'étions pas sans inquiétude sur trois de nos frégates et un lougre qui n'étaient pas rentrés, et bientôt nous apprîmes qu'ils étaient tombés au pouvoir de l'ennemi, à l'exception de *la Belle-Poule*, dont le capitaine s'est couvert de gloire. C'est M. de la Clocheterie, d'un nom fort ordinaire, mais désormais immortel. Cet officier, simple lieutenant de vaisseau, n'annonçait pas les grandes qualités qu'il a déployées en cette occasion. Il en a montré de toutes les espèces, dignité, prudence, fermeté, bravoure, intelligence, adresse, intrépidité.

Le 17 juin au matin, M. de la Clocheterie ayant eu connaissance de l'armée navale anglaise, sûr d'ailleurs de l'excellence de la marche de sa frégate, voulut l'observer mieux, et remplir ses ordres. Il avait avec lui le lougre *le Coureur;* il s'avança avec précaution, et ne tarda pas à être chassé vigoureusement par une frégate et un cutter de même force à peu près; il se contenta d'éviter de tomber dans l'escadre ennemie, et se laissa joindre au bout de quelques heures par *l'Aréthuse :* c'est le nom de sa rivale; il ne voulait pas avoir l'air de fuir ; il se crut en état de s'y mesurer, si c'était nécessaire. Le capitaine Marshall, qui la commandait, lui proposa de venir parler à son général ; c'est un usage de la mer, même en temps de paix, que le vaisseau le plus gros fasse mettre en panne l'autre, et l'oblige à cette espèce de soumission, suite de la première loi, de la loi du plus fort. En tout autre temps, peut-être, M. de la Clocheterie se fût-il conformé à la règle; mais dans une circonstance aussi critique, il crut devoir soutenir l'honneur du pavillon; d'ailleurs, il se voyait trop loin des Anglais pour appréhender d'être enveloppé. Il répondit fièrement qu'il n'avait d'ordre à recevoir que du roi son maître, qu'il n'en ferait rien, et cependant se tira en même temps de la position fâcheuse où l'avait adroitement mis le capitaine Marshall en le prenant par la hanche à portée du pistolet ; celui-ci, non moins fier, lui envoya un coup de canon, auquel le Français répondit par toute sa bordée. Le combat, ainsi engagé d'une façon très-meurtrière, dura plusieurs heures et tourna enfin au désavantage de *l'Aréthuse* absolument maltraitée dans ses mâts, dans ses voiles et dans ses agrès, en sorte qu'il fallut lui envoyer du secours et la remorquer. Alors M. de la Clocheterie, hors d'état de soutenir un second combat trop inégal, porta précipitamment vers la

terre et mouilla au milieu des roches à Aber-vrach, petit havre de la côte non loin de Brest, où, après s'être moqué de deux vaisseaux de ligne anglais, qui l'ont conservé quelque temps, il est rentré aux acclamations de la rade. M. le duc de Chartres s'est transporté à l'instant à bord, a embrassé M. de la Clocheterie, a complimenté tout l'état-major, ainsi que l'équipage extrêmement sensible à cet honneur, et encore plus à une bourse de louis qu'il a distribués.

L'action a été des plus sanglantes ; on compte quarante morts à bord de *la Belle-Poule,* et cinquante-sept blessés.

Le capitaine a une contusion à la tête, et une autre à la cuisse. M. de Saint-Marsault, lieutenant de vaisseau, son second, a été tué.

M. de la Roche de Kerandraon, enseigne, ayant eu le bras cassé au commencement de l'action, s'est fait mettre un premier appareil sur sa blessure et est venu reprendre son poste.

On loue beaucoup M. de Capellis, enseigne de vaisseau, qui a montré la plus grande bravoure, et a surtout animé les matelots. Il n'est pas jusqu'à MM. Basterot et Chevalier de la Galernerie, gardes de la marine, dont on vante la bonne conduite au-dessus de leur âge.

Mais on ne parle guère des officiers auxiliaires. On doit cependant leur rendre une justice que leur accorde le capitaine plus généreux ; c'est qu'ils ont beaucoup servi à faire les manœuvres que les autres n'entendent pas aussi bien ; c'est que MM. Damard et Sébire ont parfaitement secondé le chevalier de Capellis, qui commandait la batterie ; c'est que M. Bouvet, blessé grièvement, n'a pas voulu quitter le pont pour se faire panser, et pendant que M. de la Clocheterie dirigeait plus spécialement le combat, il faisait exécuter les évolutions rapides et hardies auxquelles la frégate a dû son succès et son salut. Publiez cela, monsieur, sur les toits ; vérité désagréable à messieurs de la marine, qu'ils taisent soigneusement et dont ils voudraient effacer jusqu'au souvenir.

La fin de cette lettre révèle toute la rivalité haineuse que la noblesse ressentait alors pour les marins que leur bravoure et leur expérience nautique portaient si rarement et si difficilement dans le cadre des officiers. Les gentilshommes courageux, il est vrai de ce courage militaire que la nature donne à tous les Français, mais d'une parfaite incapacité maritime, ne pouvaient pardonner à ceux que, dans leur dédain aristocratique, ils nommaient officiers de fortune, des connaissances qu'ils n'avaient pu acquérir ni dans les théories et les traités, et encore moins dans les boudoirs et les antichambres. Leur ressentiment éclata surtout à l'occasion de la bienveillance que le roi témoigna pour M. Bouvet. Nous ne pouvons nous empêcher de citer les réflexions que fait à ce sujet un écrivain anglais.

« A la bonne heure que le monarque s'informe de la santé de ses officiers ; mais d'une espèce de matelot renforcé, c'est faire descendre trop bas la majesté royale, c'est la familiariser, c'est l'avilir...

» Voilà de ces propos qu'on ne pourrait croire, même en les entendant pour la première fois, et à moins de connaître le génie de la marine française. Pour moi, qui viens de voir de près ces messieurs, je n'en doute pas, et je vous certifie qu'ils en sont très-capables. »

III.

CONDUITE DE LA COUR A L'OCCASION DE CE COMBAT.

Les exigences de la politique étaient trop conformes aux démonstrations que l'enthousiasme, excité par la nouvelle de ce combat aussi glorieux qu'inattendu, inspirait à la cour, pour qu'elle ne s'empressât point de donner une nouvelle énergie aux armées navales, en décernant des honneurs et des récompenses à tous ceux qui, par leur courage ou leur habileté, avaient concouru à ce beau succès. M. de la Clocheterie reçut un brevet de capitaine de vaisseau, grade dont le séparaient plusieurs degrés hiérarchiques ; M. de la Roche de Kerandraon fut décoré de la croix de Saint-Louis ; M. Bomert, nommé lieutenant de frégate pour cette campagne seulement, fut créé lieutenant en pied. Des témoignages de la satisfaction royale furent également donnés à tous les officiers et gardes de la marine. Mademoiselle Gréhan, sœur de l'officier de ce nom, tué dans l'action, reçut une pension sur les fonds des Invalides, ainsi que les veuves et les enfans des marins qui avaient succombé dans le combat.

Mais ce qui releva encore toutes ces faveurs, ce fut la belle et longue lettre qu'à cette époque de fierté monarchique, le ministre adressa à M. de la Clocheterie.

Cette lettre, loin d'être empreinte de la sécheresse ministérielle en vogue alors, respire trop la bienveillance et l'effusion, pour que nous n'en donnions point ici le texte. Elle était datée de Versailles, le 23 juin.

« M. le comte d'Orvilliers m'a envoyé, Monsieur, le récit que vous lui avez adressé du combat que vous avez soutenu le 17 de ce mois, contre une frégate anglaise de 28 canons, à la suite de l'insulte qu'elle avait dû faire au pavillon du roi. Votre récit a été mis sous les yeux de S. M. ; elle me charge expressément de vous témoigner combien elle est satisfaite de la fermeté et de la valeur avec lesquelles vous avez défendu la frégate et soutenu l'honneur de son pavillon. Il ne lui a pas échappé que la frégate anglaise, combattant à vue de son escadre, avait sur vous, par cette circonstance, un avantage de position qui

ajoutait à sa force, et qu'il ne fallait pas moins que la bravoure et l'intrépidité dont vous avez donné l'exemple à vos officiers et à votre équipage, pour parvenir à obliger à la fuite un ennemi qui se sentait appuyé et qui était assuré de pouvoir, à tout événement, se réfugier sous le canon de son escadre.

» S. M. a vu avec intérêt le détail dans lequel vous êtes entré ; elle a bien voulu me marquer le regret de la perte de M. de Gréhan, dont elle connaissait le mérite, et de celle de tous les braves gens qui combattaient sous vos ordres.

» Elle a été très-satisfaite du courage qu'a montré M. de la Roche de Kerandraon, en remontant sur le pont aussitôt qu'on a eu mis le premier appareil à son bras, qui avait été cassé après une heure et demie de combat.

» Elle a pareillement été satisfaite de la fermeté de M. Bouvet, qui, quoique blessé très-grièvement, n'a pas voulu quitter son poste pour s'aller faire panser.

» Je ne doute pas que vous mettiez tout en usage pour retirer votre frégate du mouillage que vous avez été forcé de prendre. C'est e théâtre de votre gloire, et je suis assuré que *la Belle-Poule,* sous votre commandement, ne démentira jamais la célébrité que votre valeur vient de lui acquérir.

» J'ai l'honneur d'être, etc. »

Cette lettre était en outre suivie d'un post-scriptum de la propre main du ministre. Les phrases courtes et hachées dont il est composé annoncent la foule des idées et des sentimens d'un homme transporté de joie : « Le roi est parfaitement content de vous ; votre combat vous fait honneur ; il est de bon exemple ; votre bravoure sera toujours de même ; je vous procurerai les moyens de l'exercer. Vous avez bien justifié le choix que j'ai fait de vous pour commander ; votre réputation l'avait décidé ; et aujourd'hui vos actions parleront pour vous.

» Vous avez été bien secondé par votre état-major et votre équipage. S. M. en est aussi très-satisfaite, et je vous charge de leur transmettre cette satisfaction et mon estime.

» Le roi a perdu un bon officier dans la personne de M. de Gréhan, je le regrette comme tel, et partage votre douleur sur sa perte. »

IV.

GRANDS PRÉPARATIFS DE GUERRE MARITIME.

Ce combat et la prise de deux frégates, *la Lycorne* et *la Pallas*, amarinées par la flotte anglaise, déterminèrent le ministre à précipiter les armemens qui devaient grossir la flotte de Brest. Une correspondance anglaise nous fournit des détails très-circonstanciés sur tous les préparatifs d'agression maritime qui se faisaient alors sur tout notre littoral. Nous en extrayons les passages les plus intéressans :

L'escadre, augmentée de sept vaisseaux, est définitivement portée à trente-deux, et cet effort est considérable. Suivant ce que vous me marquez, il paraît que nous n'en pourrons pas faire davantage ; en outre, les vaisseaux français auront plus que jamais leur supériorité ordinaire d'équipages, puisque les nôtres sont aussi faibles en hommes que vous le dites. Pour suffire à la multitude des armemens, on embarque à Brest, outre les soldats de marine, des soldats de terre dans certaines proportions, c'est-à-dire à peu près un sixième des premiers dont un tiers des seconds. Il y a eu une seconde promotion de lieutenans de vaisseau et une immense d'enseignes, et cependant il a été en outre délivré peut-être cent cinquante brevets de lieutenans de frégate pour la campagne. Vous avez vu que, sur la seule frégate la *Belle-Poule*, il y en avait trois. C'est de ce mélange d'officiers de mer, de terre et d'officiers bleus, que je tire mon grand espoir; il en doit résulter nécessairement une zizanie épouvantable, des querelles interminables, et conséquemment beaucoup de désordre. Voilà la vraie cause du départ précipité de M. le duc de Chartres. Ce prince est parti depuis plus de six semaines avec la qualité d'*inspecteur général de l'armée de Brest.* On assure que le roi lui a recommandé non-seulement de remettre la bonne intelligence entre les deux corps d'officiers de terre et de mer; mais même entre ceux-ci, et surtout de témoigner beaucoup de bienveillance aux auxiliaires, de leur faire l'honneur de les admettre à sa table et de les inviter souvent, afin d'habituer messieurs de la marine à les voir de meilleur œil. Tout ce qu'on a écrit jusqu'à présent à cet égard ne donne pas grande confiance qu'il réussisse.

Au surplus, dès qu'il fut arrivé, il commença son inspection, dont le premier effet fut d'obliger tout le monde de coucher à bord. Chaque jour il visitait quelque vaisseau et y faisait faire des manœuvres qui lui apprenaient son métier en le rappelant aux autres : pour délasser son altesse, on entremêlait ces travaux de fêtes, et bientôt ennuyé du métier, au lieu d'une tournée sérieuse qu'il devait entreprendre sur les batteries, il est allé faire le physicien et visiter les mines. Tout cela est encore de ressource pour nous, milord, et un prince du sang de cette espèce, au lieu de produire l'heureux succès qu'on attend par son exemple et par l'émulation qu'il doit inspirer, ne servira qu'à embarrasser, qu'à occuper beaucoup de monde autour de lui, qu'à inspirer la mollesse et entretenir le luxe déjà trop répandu dans les escadres françaises.

Cependant, depuis son retour et le combat de *la Belle-Poule*, comme il est question de guerroyer sérieusement et que les ordres sont que M. d'Orvilliers se tienne prêt à appareiller, que

Son Altesse, qui avait grand désir de revenir voir Paris, ne peut plus s'écarter et découcher, et qu'il lui faut toujours quelque spectacle, il y a eu divers simulacres de combat et surtout celui de descente à terre défendue par l'ennemi et attaquée par les équipages et troupes des vaisseaux de l'armée navale. Ce jeu-là n'est point affecté sans dessein, et l'on a eu soin de remplir de son récit toutes les gazettes, afin qu'il parvienne à Londres. La politique est de nous inspirer la crainte d'une invasion, qu'il y a cent contre un à parier que les Français n'oseront tenter, mais contre laquelle il est cependant indispensable de se préparer. Il est certain que les préparatifs sont formidables à Dunkerque, qu'on compte cent bataillons et quarante escadrons cantonnés sur les côtes depuis ce port jusqu'à Nantes; on ne croit pas qu'il y ait de camp pour ces troupes; mais étant ainsi réparties sur les frontières maritimes, elles seront faciles à rassembler au premier coup de tambour. On a d'ailleurs eu la précaution de leur donner des chefs et un état-major. Dix lieutenans-généraux, vingt-trois maréchaux de camp sont nommés pour servir dans cette armée et ont reçu l'ordre d'être rendus au 1er juillet à leur poste respectif. M. de Guibert, jeune militaire dont je vous ai parlé avec distinction, en est le major général, et M. le chevalier de Coigny, plein d'ardeur et d'amour pour son métier, en est l'aide-major principal. Enfin, MM. de Gribeauval et de Villepatour sont pour le service de l'artillerie. C'est décidément le maréchal de Broglie qui la commande. Le ministre de la guerre avait proposé à Sa Majesté le prince de Condé, M. de Voyer, M. de Maillebois et divers autres. Le roi, sans en accepter aucun, s'est ressouvenu de celui-ci et l'a nommé de son propre mouvement.

La jalousie ne manqua pas de critiquer ce général : on dit qu'il est dévot, et que c'est une créature des jésuites; un jésuite de robe courte qui leur est toujours attaché; qu'il est minutieux, timide, peu aimé du soldat; en un mot, que c'était l'homme le moins propre à une expédition exigeant surtout de l'activité, de la confiance et de l'audace.

Cependant il paraît avoir le vœu de la nation, du moins à en croire le propos que Voltaire tint peu après le jour de sa nomination. Il se trouvait chez madame la maréchale de Luxembourg : il fut question de la guerre; cette dame en déplorait les suites et souhaitait que la France et l'Angleterre entendissent assez bien leurs intérêts et ceux de l'humanité pour ajuster leurs différends sans effusion de sang et par un bon traité de paix : *Madame,* dit le philosophe bouillant, en montrant l'épée du maréchal de Broglie qui était présent, *voilà la plume avec laquelle on doit signer ce traité.*

Malgré tant de préparatifs, quoique depuis long-temps on accueille ouvertement dans les ports de France les corsaires américains et leurs prises, sans aucune des restrictions qui avaient eu lieu l'an passé, et même au commencement de celle-ci; quoiqu'on attaque et arrête au contraire nos corsaires armés contre eux; quoique les amirautés aient déjà reçu l'ordre d'encourager les expéditions pour la course, et que, par l'attention spéciale du gouvernement envers la classe des marins, on juge du besoin qu'il en a, on continue à se donner un air de modération qui sied bien surtout quand on a la force de son côté; on ne regarde le combat des deux frégates que comme une *rixe maritime* (c'est ainsi qu'on l'appelle à Versailles), et l'on a seulement dépêché à la cour de Londres pour demander satisfaction de l'insulte faite au pavillon français en cette occasion; mais on ajoute qu'on a eu tout récemment la réponse : que Sa Majesté Britannique a fait dire par son ministre, qu'après la conduite de la France à son égard, elle n'était point dans le cas d'entrer en explication, et n'avait aucun compte à rendre de sa conduite. On ne doute pas aujourd'hui que le comte d'Orvilliers n'ait reçu l'ordre d'appareiller, et qu'il ne soit peut-être sous voiles en ce moment.

Le secret semble être l'âme des opérations d'aujourd'hui; on est encore à savoir les nouvelles rapportées par deux frégates arrivées depuis quelque temps et l'objet du départ d'une autre.

On affecte de répandre le bruit qu'on a mis un *embargo* sur tous les bâtimens des ports de l'Océan, et surtout sur ceux de la Manche; qu'on a proposé aux armateurs de les fréter pour le compte du roi, et que plusieurs ont déjà accepté les propositions; que ce marché est de six mois, sauf à le prolonger suivant les circonstances (1). Le vrai est que l'on a donné avis aux négocians du départ de l'escadre de l'amiral Keppel, de se tenir sur leurs gardes, et de ne point laisser sortir leurs bâtimens de commerce au moins avant que le comte d'Orvilliers fût en état d'en imposer aux Anglais.

MŒURS DES HOMMES DE MER.

Un chenapan.

J'ai souvent entendu blâmer avec raison la sévérité des lois maritimes et la brutalité des peines qu'elles infligent; on s'élève contre ces châtimens corporels, débris égarés d'une législation imparfaite que la philantropie d'un siècle éclairé aurait dû bannir entièrement de nos

(1) Le prix est de 10 livres par tonneau; les négocians du Havre y ont déjà acquiescé.



usages; j'ai même entendu des gens qui de leur vie n'avaient vu de navire que chez Gudin, de matelot qu'à l'Opéra, faire sur ce sujet des raisonnemens tout-à-fait concluans, des raisonnemens qui m'auraient convaincu, n'était cette petite phrase de Jean-Jacques : « Lors même » qu'on rencontre la vérité, on est sujet à se fon- » der sur des principes trompeurs. » Il faut leur savoir gré de leur bonnes intentions; mais, sans excuser ce qu'il y a d'inhumain dans de pareilles punitions, sans se rejeter sur ce qu'elles ont souvent d'illusoire ou d'insuffisant, ne pourrait-on pas en chercher la justification dans le caractère du matelot? Les lois doivent être faites pour les hommes; elles doivent être appropriées aux temps, aux mœurs, aux sociétés qu'elles régissent. Je suis loin de me constituer l'apologiste de cette anomalie législative. Comme homme et comme marin, j'applaudirai avec joie à l'abolition de ces peines inutilement ignominieuses, pourvu qu'on les remplace par des moyens de répression sévères, efficaces, prompts surtout; qui, de loin comme de près, sachent atteindre le coupable et ne lui laissent pas entrevoir l'impunité sous un malaise passager. J'avais pourtant eu l'intention en prenant la plume de vous dire un de mes souvenirs de marin; les considérations qui se rattachent à sa moralité m'entraînaient; pardon.

Il y a déjà quelque temps, un matelot se présenta au capitaine d'un navire de commerce en partance pour la Guadeloupe, dans l'intention de faire partie de son équipage.

L'extérieur du postulant ne lui était pas favorable. Toute sa personne offrait un aspect de désordre que ne réparait pas l'expression ignoble d'une figure plate, encadrée dans de gros favoris roux; des yeux à fleur de tête, ombragés d'épais sourcils de la même couleur, ajoutaient un caractère prononcé d'effronterie à ce visage, sur lequel se détachaient çà et là de larges taches pourprées, témoins irrécusables d'une ivresse habituelle, arc-en-ciel d'un orage récent. Il était coiffé d'une *carapousse* et couvert d'une chemise de laine rouge, que venait serrer au-dessus des hanches un pantalon à lacet, vraie mosaïque de toile à voile; du reste, trapu et carré des épaules.

Les capitaines, en général, aiment peu les matelots fashionables; pour eux seuls peut-être un habit n'est pas une recommandation; celui-ci agréa le nouveau venu, et le nom de Pierre Blot fut porté sur le rôle.

On n'eut à se plaindre de lui qu'une seule fois pendant la traversée. Voici à quelle occasion.

On avait mis un poulet rôti au frais dans le garde-manger; pendant la nuit le poulet disparut.

A quelques jours de là, Pierre Blot maltraita le mousse, qui, pour se venger, alla le dénoncer comme l'amateur de poulets. On vérifia le fait, et Pierre Blot fut mis aux fers. Il se soumit. Mais un beau matin on appela le mousse, et le mousse ne répondit pas; on le chercha partout : pas de mousse, personne ne l'avait vu; on pensa qu'il était tombé à la mer, il n'en fut plus question.

Le navire arriva à sa destination; les passagers donnèrent quelque argent à l'équipage; Pierre Blot en eut sa part.

Jean-Jacques a dit : « Le moindre petit plaisir » qui s'offre à ma portée me tente plus que toutes » les joies du paradis. » Pierre Blot n'avait pas lu Jean-Jacques, mais il pensait quelque chose de semblable en regardant son argent; que sais-je ce qu'il y voyait? Bonheur du tafia aux blancs reflets, d'une *capresse* aux noirs contours, ivresse de l'amour, amour de l'ivresse, que de raisons pour attendre impatiemment le dimanche !

Le dimanche arriva; on désigna ceux qui pouvaient aller à terre et ceux qui devaient rester à bord. Pierre Blot fut du nombre de ces derniers.

Ce n'était pas son compte; il avait décidé qu'il irait à terre. Aussi, dès qu'il vit ses camarades prêts à partir, il enfonça sa carapousse sur sa tête et se rendit derrière le navire où le capitaine était à déjeûner.

« Je voudrais bien savoir pourquoi je ne puis pas aller à terre? dit-il insolemment en entrant dans la dunette.

— Parce que vous êtes *babordais* (1), et qu'il faut qu'il reste du monde à bord, lui repondit le capitaine.

— Faut-il pas cent hommes pour garder un navire? Sacrée barque! Au total, murmura-t-il, je n'ai que faire de permission.

— Je crois que tu fais l'insolent, lui dit le second du navire en s'avançant vers lui.

— Ah! ne me touchez pas, vous, entendez-vous!

— Allons, passe devant, gredin, et tais-toi, ou bien.....

— Vous, qu'est-ce que vous ferez? Je vous ai dans le dos.

— Laissez-le, laissez-le, dit le capitaine au second qui s'apprêtait à le punir de son insolence; laissez-le, je vais à terre et je vous enverrai un gendarme. »

Le capitaine partit; Pierre Blot passa devant, où, s'asseyant sur le guindeau, il exhala sa colère en exclamations de ce genre.

« Un gendarme! qu'est-ce que je me fiche d'un gendarme! croit-il pas qu'il me fera brasser à culer, parce qu'il a un mauvais briquet; qu'on m'en donne un à moi, et je lui prouverai que son chien n'est qu'une bête. Sacrée galère! j'aurais bien voulu qu'il s'avise de me toucher, je te l'aurais amuré du bon coin. Ah! tu ne veux pas

(1) *Babordais* et *tribordais* tirent leur origine de babord et tribord. C'est le nom que l'on donne à chaque partie de l'équipage qui alterne dans le service.



que j'aille à terre, continua-t-il en s'échauffant; s'il n'y avait que toi pour me barrer le chemin.... Eh bien! j'irai à terre; es-tu fichu pour m'en empêcher! tiens! »

Et il s'élance à la mer. Le second se met à sa poursuite avec un canot. Pierre Blot nageait bien, mais le canot nageait mieux et l'eut bientôt atteint.

« Eh bien, quoi! dit-il, je me rends. Voyons, donnez-moi la main à embarquer. »

Les canotiers sans défiance se penchent vers lui pour l'aider à se soulever; tandis qu'ils y emploient leurs forces, Pierre Blot, se laissant tomber de tout son poids, les attire sur l'extrême bord du canot, qui, cédant à la secousse, s'emplit et chavire.

En revenant sur l'eau, il aperçoit le second, qui, encore tout étourdi, se débattait auprès de lui.

« Ah! failli chien! lui dit-il, attends; c'est toi qui m'as mis aux fers, qui m'as appelé gredin; il y a long-temps que je t'ai relevé au compas; mais t'as péché et tu ne le porteras pas en paradis. »

Et, le saisissant par le cou, il l'etreint avec force, en lui tenant la tête plongée sous l'eau. Heureusement pour le pauvre second, que le gendarme, arrivant sur le théâtre du drame aquatique, fait d'un coup d'aviron lâcher prise à Pierre Blot, qui bientôt est saisi et hissé à bord d'une embarcation.

Parvenus à terre : « Allons, descends, lui dit le gendarme.

— Descends! Si je veux.

— Descends, te dis-je, ou je vais te faire marcher.

— Toi? tiens, voilà pour toi; » et frappant fortement sur sa cuisse, en relevant adroitement la paume de la main, il lui fait ce geste de mépris si connu des matelots.

Le gendarme irrité l'empoigne au collet, et malgré sa résistance le traîne jusque sur le quai.

« Veux-tu marcher maintenant?

— Non. Si tu veux que j'aille en prison, tu m'y porteras. »

Il eût fallu le faire, s'il ne fût survenu un piquet de grenadiers qu'on avait fait avertir.

« A la bonne heure, quatre hommes et un caporal, c'est militaire, je marcherai; il n'y a pas à tortiller; c'est pas que je craigne vos épissoirs, mais vous êtes des Français, je veux bien avoir affaire à vous. Mais à cette hirondelle de prison, que le feu de Dieu l'élingue! »

On l'écroua. Sur la plainte du capitaine, un conseil de discipline fut convoqué à bord du bâtiment stationnaire, où Pierre Blot fut transféré la veille du jugement.

Le conseil étant assemblé eut d'abord à statuer sur sa compétence. L'accusation de voies de fait envers un supérieur entraînant la peine capitale, rentrait dans les attributions d'un conseil de guerre. Il eût fallu envoyer le coupable en France : de là, des longueurs, des obstacles et l'impunité. On résolut donc d'écarter cette question pour ne s'occuper que de la prévention d'injures et d'insubordination.

La séance se tenait sur le gaillard d'arrière du bâtiment; l'équipage entier formait l'auditoire. Pierre Blot fut interrogé, et répondit à toutes les questions avec insolence, taxant d'imposture ceux qui l'accusaient. Son effronterie ne se démentit pas un instant. Unanimement declaré coupable, il fut condamné au supplice de la *cale*.

Au jour fixé pour l'exécution, un coup de canon avertit les capitaines des bâtimens marchands mouillés dans la rade d'envoyer leurs équipages y assister. Dès que tout fut préparé, on fit monter Pierre Blot sur le pont.

Le greffier se mit en devoir de lui lire son arrêt. « *Waast,* dit-il, en douceur la vergue; me croyez-vous assez *paria* pour n'avoir pas vu de quoi il retourne? Mais, avant ça, je veux me donner une bosse de vérité; je veux l'agoniser, toute cette vermine qui m'a condamné; oui, c'est une canaillerie; j'ai été jugé sur un tas de blagues où il n'y a pas un mot de vrai.

— Taisez-vous, *monsieur*, lui dit par mégarde le commandant.

— Monsieur! des monsieurs comme moi et des gredins comme toi, il n'en manque pas aux galères; aussi, ami, t'as beau faire des yeux comme des écubiers, tu ne me fais pas peur avec ton chapeau brassé, carré, et ta civadière. Tu me fais donner la cale; mais il n'y a pas de soin, tu n'as qu'à bien te tenir, et pour en revenir.... »

Le commandant fit un signe; un second coup de canon se fit entendre, le pavillon rouge fut hissé au grand-mât, et l'on entraîna Pierre Blot devant.

« Quoi! s'écria-t-il en s'adressant aux matelots, quoi! vous pouvez souffrir ça, vous autres; vous ne voyez pas qu'il vous en pend autant, et restez là vent dessus vent dedans! Ah! s'il y en avait seulement deux ou trois qui aient du cœur au ventre, nous leur trouverions leur marche, à ce tas de brigands-là!... »

Il n'eut pas le temps de continuer; au moyen d'une corde qui ceignait son corps, et sur laquelle ses bras étaient amarrés au-dessus de sa tête, il fut rapidement hissé au bout de la vergue de misaine, d'où on le laissa retomber dans l'eau, avec une vitesse accélérée par le poids de deux boulets ramés qui pendaient à ses pieds. Trois fois on répéta la même manœuvre; après quoi il fut ramené sur le pont.

« Ce n'est rien que ça, dit-il, ça rafraîchit... »

On le reconduisit en prison comme prévenu d'offenses envers le commandant. Depuis lors, je ne l'ai revu qu'une seule fois dans une cir-

constance assez désagréable pour lui; comme je n'ai pas été témoin des faits qui se sont passés entre ces deux époques, je vais me borner à rapporter succinctement ce que j'en ai appris.

Mis à bord d'un bâtiment de guerre, Pierre Blot lassa si bien la patience de ses chefs, que le capitaine fut obligé de le renvoyer au commissaire des classes, protestant que, s'il restait à bord, il se verrait contraint de lui faire sauter la cervelle.

En attendant une occasion, le commissaire le fit mettre à la *geôle*, où il ne tarda pas à signaler sa présence, en ameutant avec lui les nègres prisonniers contre les gardiens. Il fut mis au cachot.

Comme il s'y ennuyait, et qu'il n'y avait pas possibilité d'évasion, il se dit malade, et comme tel il fut transféré à l'infirmerie.

Le moment se présenta de prendre le large, il le saisit, mais ne jouit pas long-temps de sa liberté. Arrêté par les gendarmes, il fut réincarcéré en attendant une frégate sur laquelle on avait dessein de l'expédier en France.

La frégate arriva; mais Pierre Blot avait de nouveau filé son câble. Cette fois il fut plus heureux, et bientôt on entendit parler d'un *blanc* qui s'était mis à la tête d'une bande de nègres *marrons*, et avait fait quelques dégâts dans une habitation. On le poursuivit long-temps inutilement; enfin, à la suite d'une battue générale, on amena au commissaire un individu se disant marin, arrêté dans les mornes : c'était Pierre Blot.

« Comment, gredin, c'est encore toi, lui dit le commissaire; me tourmenteras-tu donc toujours?

— Tenez, voyez-vous, mon commissaire, si vous voulez que je vous laisse tranquille, ni une ni deux, faites-moi fusiller, ou bien laissez-moi embarquer sur cette goëlette qui va à Saint-Thomas; car, pour rester au bloc, ça ne me va pas. »

De guerre lasse, et voulant s'en débarrasser à tout prix, le commissaire le lui permit. Depuis lors on n'en entendit plus parler dans la colonie.......

Il y a trois ans environ, dans le cours d'un voyage, j'eus occasion de toucher à l'Ile-de-France. Les affaires qui m'y appelaient furent terminées en quelques heures, et je me dirigeai vers le canot que j'avais laissé au débarcadère, quand je fus arrêté par une foule immense qui remplissait la vaste place du Bazar.

Je ne cherchai pas long-temps la cause de ce rassemblement; trois hautes potences dressées au milieu de l'enceinte justifiaient d'autant mieux cette curiosité, que les condamnés étaient des *blancs*, spectacle extraordinaire dans les colonies, et que presque seuls les Anglais osent donner à leurs esclaves.

C'étaient, à ce que j'appris, les trois chefs d'un équipage de pirates, pris en flagrant délit par une frégate anglaise, et dont l'un était Français.

Les patiens, debout sur la fatale plate-forme, avaient déjà la corde au cou, et l'on n'attendait plus que le signal du shériff, quand je crus m'apercevoir que la figure de celui qu'on désignait comme mon compatriote ne m'était pas inconnue; je voulus m'en éclaircir, et, étant parvenu à me placer au premier rang des spectateurs, je reconnus Pierre Blot.

C'était bien lui, toujours le même, conservant encore le même air d'insouciante effronterie, impassible; on eût dit que les rôles étaient changés, et qu'il était là spectateur de cette foule sur laquelle il promenait avec intrépidité des regards assurés, qu'il me sembla plusieurs fois voir arrêtés sur moi. Enfin, soit qu'il m'eût reconnu, soit que l'émotion qu'exprimait ma physionomie l'eût frappé, au moment où le bourreau s'avança pour lui rabattre son bonnet sur les yeux, il me fixa, et, me faisant un hochement de tête bien significatif dans un pareil instant,

« Enfoncé! » dit-il.

Un capitaine au long-cours.

Pêcheries de moules

DES ENVIRONS DE LA ROCHELLE.

Les communes d'Esnandes, de Charron et de Marsilly offrent l'aspect d'une industrie qui, pour être ignorée des grandes villes, mérite toute l'attention des observateurs.

Les choses dont l'usage est le plus vulgaire ne sont pas toujours celles dont nous connaissons le mieux l'origine; à ce titre les détails qui suivent trouvaient naturellement leur place dans la *France Maritime*.

La population de la commune d'Esnandes (pour n'en citer qu'une seule) se compose de boucholeurs, de pêcheurs, de cultivateurs, de marchands et artisans, de revendeurs, d'indigens dont aucun ne mendie.

Les boucholeurs, si l'on peut s'exprimer ainsi, sèment, plantent, cultivent, chaque jour, et recueillent des moules, sur de grandes étendues de clayonnages fixés par des pieux sur les vases de l'anse de l'Aiguillon, dont Esnandes fait partie.

Le premier bouchot fut établi dans la partie sud-est de l'Anse, en 1046, par un Irlandais, nommé Valton, réfugié à Esnandes. Il existe encore des Boucholeurs, descendant de cette famille, qui portent le même nom.

Entre autres procédés ingénieux pour la pêche et la chasse dont Valton avait enrichi l'industrie du port qu'il était venu habiter, il avait établi

l'usage des filets d'Alowret (1), qui se placent sur la vasière pour prendre, la nuit, lorsque la lune n'éclaire pas l'horizon, des oiseaux de mer et de rivage. S'étant aperçu que les piquets destinés à soutenir les filets au-dessus de la mer aux marées hautes, lorsqu'ils étaient abandonnés, se chargeaient, dans toute la partie submergée à chaque marée, de végétation et de polypiers flexibles, sur lesquels venait s'attacher le frai des moules de la côte, que ces moules y prenaient un accroissement rapide, qu'elles devenaient très-grosses, fort délicates au goût, qu'ils les vendaient plus facilement et plus cher que les moules de roche, nommées aussi moules de boucher, il multiplia le nombre de ces piquets sur les vases. Mais souvent un coup de vent, une grosse mer, les glaces, un navire échoué enlevaient dans un jour le fruit de plusieurs mois de travail. Cet homme industrieux pensa judicieusement qu'en offrant de plus grandes surfaces, sans trop de résistance, et les disposant de la manière la plus convenable, il obtiendrait des résultats plus certains, plus productifs, et obvierait aux accidens : il se mit à l'œuvre.

En 1046, il dessina sur la vase, au niveau des basses mers de Mortes-Eaux, un V, lettre initiale de son nom, dont l'angle était tronqué et tourné vers la mer, et dont les côtés, prolongés chacun d'environ 100 toises, s'étendaient, en s'écartant vers le rivage, de manière à ouvrir un angle de 40 à 45°; il planta à 3 ou 4 pieds de distance, selon la dureté du sol, le long de chaque côté de l'angle, de forts pieux, de 10 à 12 pieds de long qu'il enfonça dans la vase jusqu'à moitié de leur longueur; il clayonna leur intervalle avec des fascines, ou branchages, les plus longues possibles, de manière à obtenir des panneaux solides, capables de résister à l'effort des flots; il laissa à l'angle formé par les deux panneaux, un espace libre de 3 ou 4 pieds d'ouverture pour y placer des bournes et bourons, espèce de paniers carrés et ronds, faits en osier, et propres à recevoir et retenir le poisson qui se trouve renfermé entre les parois des palissades, à marée descendante; il peupla l'intérieur des clayonnages de jeunes moules qu'il y fixa dans des sacs de vieux filets, et nomma cet appareil bouchot (2). Son invention obtint tout le succès qu'il en pouvait attendre; dans la première année, il garnit les endroits restés vides, et les panneaux se trouvèrent couvert, dès le printemps suivant, de belles moules, d'un excellent goût, et qui, dès-lors, furent recherchées dans les marchés. Par précaution, et pour ne pas manquer de frai l'année suivante, il avait planté bien avant de son bouchot, du côté de la mer, un assez grand nombre de pieux sans fascines, et cette manière lui réussit encore parfaitement; il recueillit des renouvelains en abondance.

Cette entreprise reconnue lucrative et très-avantageuse par les habitans du littoral de l'Anse de l'Aiguillon, ne tarda pas à être imitée au point qu'aujourd'hui on compte trois cent trente et quelques bouchots sur la vasière.

Pour se rendre à leurs bouchots, souvent distans de plus d'une lieue, les boucholeurs se servent d'une petite nacelle nommée *acon* ou *pousse-pied*, formée de trois planches. La manœuvre de cette petite embarcation est assez singulière pour mériter d'être décrite. A marée basse, le boucholeur traîne l'acon, qui était à sec sur les galets de la côte, jusque sur la vase; il se place dedans, appuyé au fond sur un genou, et bien au milieu; il saisit des deux mains les bords de l'esquif, et ayant ainsi bien pris l'équilibre, il se sert de la jambe libre qui est en dehors, armée d'une botte à triple semelle de cuir imperméable, et assez longue pour remonter jusqu'au haut de la cuisse, pour plonger le pied obliquement d'avant en arrière, et l'appuyer au fond de la vase; quoique celle-ci soit molle à sa surface, elle offre cependant assez de résistance pour lui fournir un point d'appui; il pousse, retire sa jambe, la replonge, et, par cette manœuvre répétée, l'acon avance, surtout en descendant, avec une vitesse telle que souvent, lorsqu'il se rend, à vide en bouchot, un cheval au trot aurait de la peine à le dépasser, et il le dirige en plaçant son point d'appui plus ou moins en dehors; mais en remontant avec la charge de moules, la marche est moins rapide, et souvent lorsque la mer est belle, le boucholeur attend qu'elle revienne, remonte avec elle, et se sert de sa pelle de bois comme d'une pagaye; alors il est entièrement assis dans le fond.

Les moules commencent à être dans leur état de bonté depuis juillet jusqu'en janvier; cependant, quoique moins bonnes, il s'en vend toute l'année, tant cet aliment est devenu nécessaire à la classe indigente.

Le travail des boucholeurs est très-fatigant : comme ils ne peuvent s'en occuper qu'à marée basse, ils profitent de toutes les marées de jour et de nuit, et presque par tous les temps; leurs femmes partent chaque nuit, soit à cheval, soit dans de petites charrettes, pour arriver aux portes ouvrantes à La Rochelle, et se trouver au marché, au moment de la vente.

Il y a, dans les trois communes de Marsilly, Esnandes et Charron, *trois cent trente* bouchots, dont l'établissement a coûté 676,170 fr.; la dépense annuelle est de 374,880 fr., et le produit annuel de 495,000 fr.

Les indigens infirmes, et ce sont les seuls à Esnandes, ne mendient pas aux portes; ils sont

(1) *Allaowrat*, expression dérivée du celte mélangé avec l'ancien irlandais : elle signifie filet de nuit obscure, de *allaow*, nuit, et de *rat*, rêt, filet.

(2) *Boutchoat* ou *boutcoat*, expression dérivée de l'ancien mélange du celte et de l'irlandais, qui signifie clôture en bois, de *bout*, clôture, et *choat* ou *chof*, de bois.

Bateau de Sauvetage

Le Batelier

secourus de la manière la plus généreuse et la plus délicate.

Rien n'est plus intéressant pour l'observateur, que d'assister au moment de l'arrivée des boucholeurs et pêcheurs au débarquement de la pêche; un cours de morale ne vaudrait pas cette leçon d'humanité fraternelle. Que ce soit de jour ou de nuit, ces mêmes indigens, rangés sur une file et munis de paniers, près du débarcadère, reçoivent de chacun d'eux, à mesure qu'il débarque, les prémices de sa pêche, une poignée de moules, une autre de menu poisson; ce don est accompagné d'égards, de questions qui démontrent l'intérêt que chacun porte aux infortunés qu'il connaît, qui peut-être lui sont parens; il craindrait de s'attirer des malheurs, en les refusant, en les brusquant; souvent même il se charge de faire porter la collecte par le cheval ou la charrette que sa femme a eu soin d'amener au port pour enlever la pêche. La provision de pain suffit à la subsistance; la surabondance du poisson et des moules est vendue, et le produit sert à procurer tout ce qui est nécessaire aux autres besoins domestiques.

Cette population toute catholique offre l'aspect de ces grands établissemens de frères Moraves de l'Amérique du Nord et de l'Allemagne. Partout le travail, les bonnes mœurs, la gaîté, le bonheur; on n'y voit que d'heureux ménages, rarement des disputes et de l'ivrognerie; l'hospitalité y est considérée comme un devoir religieux, la probité fait le fond de l'éducation, enfin le voyageur étonné croit y rêver un meilleur monde.

D'ORBIGNY.

DES

Bateaux de sauvetage.

Dans notre premier article sur les sauvetages, nous avons brièvement exposé l'analyse des différens systèmes présentés à diverses époques, pour porter assistance aux naufragés dans les sinistres de mer. Il nous restait pourtant alors à examiner dans ses détails une invention d'origine anglaise, dont les élémens complets ont motivé l'adoption sur nos côtes. M. le ministre de la marine, après s'être fait éclairer sur les chances de réussite qu'entraînaient les constructions de ce nouveau système de sauvetage, en a autorisé l'adoption et a fait hommage à la société humaine de Dunkerque d'un bateau de ce genre construit dernièrement à Cherbourg, par ses ordres. L'inventeur est M. George Palmer.

Pour bien se rendre compte des conditions particulières dont l'ensemble devait présenter une machine complète, et susceptible d'être appropriée à tous les événemens et à toutes les localités, il faut que nous recherchions ici quelles étaient les exigences d'une semblable construction.

Ces conditions étaient :

1° Que le bateau fût de forme et de dimensions telles qu'on pût le manier dans une grosse mer et par un fort coup de vent, avec la plus grande facilité et le moins de mains possible;

2° Qu'il eût une capacité suffisante pour porter ceux qu'il pouvait être destiné à secourir;

3° Qu'il tirât peu d'eau, afin de passer plus facilement par-dessus les rochers et les écueils;

4° Qu'il fût léger, afin de pouvoir être transporté par son propre équipage d'un point à un autre du rivage;

5° Qu'il flottât dans toutes les circonstances, soit vide, soit plein d'eau;

6° Que son centre de flottaison fût placé de manière à ce qu'il ne pût chavirer dans le cas où une lame viendrait à briser sur lui, et que, s'il venait à être jeté sur le côté, on pût le redresser lorsqu'il est plein d'eau.

Dimensions du bateau de sauvetage, dont le dessin est joint à cet article.

Mètres.	Millimètres.		Pieds anglais.	Pouces.
8	128	longueur de bout en bout,	26	8
1	879	largeur *idem.*	6	2
0	787	creux au milieu,	2	7
0	152	hauteur de la quille,	0	6
0	457	élancement à chaque bout,	1	6
1	778	fargues de 4 pouces 1.2 de hauteur,	5	10

Ce bateau est construit comme une pirogue baleinière, pointu par les deux bouts, plus plein à l'avant qu'à l'arrière, mais plus plat dans les fonds, avec plus de bau en proportion de sa longueur, afin de laisser à son équipage un espace suffisant entre les caisses à air latérales dont il est pourvu de l'avant à l'arrière. Ces caisses (trois sur chaque côté) occupent un espace de 43 pieds cubes, présentant par conséquent une puissance émersive, ou tendance à flotter, de 23 quintaux 3/4 4 livres (livres anglaises), également répartie sur chaque côté, afin d'empêcher le canot de chavirer. Il est pareillement pourvu de trois autres caisses à air, une à l'avant et deux à l'arrière, contenant ensemble 35 pieds cubes 2/3, et constituant une puissance émersive de 20 quintaux, et de quatre caisses de plat-bord en fer-blanc, contenant 3 pieds cubes 1/3 (200 livres) de déplacement. Ces caisses, qui sont placées très-haut, d'après les formes du bateau, non-seulement l'empêchent de couler dans le cas où une lame viendrait à passer par-dessus, mais encore tendent matériellement à le redresser, dans le cas où il aurait chaviré par la force du vent ou par un coup de mer. La puissance émersive (buoyancy) totale de toutes les caisses étant égale à 45 quintaux 1 gramme 22 livres, est suffisante pour supporter trente personnes assises entièrement au-dessus de l'eau; et si elles

étaient assises dans le canot comme on le fait ordinairement, alors qu'une partie considérable de leur corps serait plongée dans l'eau, le bateau pourrait en supporter autant qu'on en pourrait placer dedans et autour de ses côtés; car il est bien reconnu qu'un déplacement de 10 livres suffit pour soutenir une personne tête et épaules hors de l'eau; et la force ou puissance émersive étant répartie entre huit caisses séparées, si deux ou trois de ces caisses se trouvaient endommagées, ce serait de peu d'importance pour la sûreté des personnes qui se trouveraient dans le bateau.

Les caisses à air latérales sont assujetties aux côtés au moyen d'un fort listeau, placé de l'avant à l'arrière, des deux côtés de la carlingue, et cloué aux varangues, ayant quatre oreillons dans lesquels entrent des crochets fixés à des panneaux assez larges pour atteindre la hauteur des grandes caisses, que ces planches recouvrent jusque sous les bancs. Elles sont maintenues dans leur position verticale en étant attachées à d'autres panneaux retenus entre chaque banc par des crochets fixés à la muraille du canot, lesquels panneaux forment de chaque côté une plate-forme continue au niveau des bancs, et empêchent ainsi les caisses d'être endommagées; en même temps qu'ils forment deux caissons latéraux complets, dans lesquels on peut placer, au lieu de caisses à air, de petits barils, ou même tout ce qui est spécifiquement plus léger que l'eau, afin de rendre le bateau également insubmersible, eu égard à l'excès de déplacement de l'objet dont on aura fait usage, du sapin sec seulement ferait du bateau un bon catamaran (1), capable de porter en sûreté sur le rivage un nombre considérable de personnes.

Quatre dalots, deux de chaque côté, sont pratiqués au-dessus des caisses à air pour laisser écouler l'eau qui pourrait entrer dans le bateau, lorsque la mer vient à briser dessus.

Sa longueur est de 26 pieds 8 pouces (8 mètres 128 millimètres), et sa largeur de 6 pieds 2 pouces (1 mètre 879 millimètres); il borde 6 avirons; a deux voiles latines; gouverne avec un petit aviron ou un gouvernail, selon que l'occasion l'exige; a sur chaque côté de l'avant un taquet pour pouvoir y tourner un grelin, et de hautes fargues pour empêcher l'eau d'entrer dedans quand on le met à la mer, et de petites lignes ou attrapes fixées sur son plat-bord, pour que les hommes puissent s'y accrocher.

Le poids total du bateau en sortant des mains du constructeur, non compris ses objets d'armement, tels que mâts, avirons, etc., est seulement de 464 kilogrammes, de sorte que son équipage n'aura pas de peine à le transporter sur le rivage, vers un endroit d'où il serait plus convenable de le mettre à la mer, afin d'atteindre l'objet en vue. Le poids de ses objets d'armement, avirons, etc., etc., est de 281 kilogrammes 999; mais le déplacement de ces objets étant plus grand que leur poids, si on les attache aux bancs, ils serviront à augmenter considérablement la tendance à flotter du tout.

(1) Morceaux de bois léger liés ensemble, sur lesquels les naturels de la côte de Coromandel abordent un bâtiment dans presque tous les temps. — Un précédent article de la *France Maritime* a initié nos lecteurs aux applications que, sous l'Empire, l'on a données à ce mot d'origine étrangère.

Le banc de l'arrière est fait de manière à pouvoir se démonter, afin de donner l'aisance de placer les caisses à air; mais lorsqu'il est remis en place, il est assujetti sous le plat bord par des targettes qui le rendent aussi solide que les autres bancs qui sont à demeure.

D'après les expériences qui ont été faites sur la rivière avec le bateau, on a trouvé que sans lest dans le fond, et avec huit gueuses d'un demi-cent attachées sur les bancs, et ses deux mâts en place, si on l'abattait sur un autre canot de manière que la tête des mâts se trouvât à la hauteur des mains de ceux qui l'abattaient, son plat-bord étant entièrement sous l'eau, il se redressait de lui-même lorsqu'on le laissait aller, et que si 203 kilogrammes de fer en bancs étaient assujettis aux deux côtés de la carlingue, il se relevait encore de lui-même, quoique la tête des mâts fût amenée jusqu'à la surface de l'eau.

Dans tous les cas où l'on devra se servir du bateau par une mer très-agitée ou un très mauvais temps, il est recommandé d'avoir 200 kilogrammes de lest en barres de fer attachées à la carlingue, pour contre-balancer le poids de son équipage.

Les caisses à air peuvent être faites avec toute matière qui peut être rendue imperméable, et sous quelques rapports, les caisses de fer-blanc ou de cuivre peuvent être regardées comme préférables à la toile, comme étant plus durables et moins sujettes à être percées. Cependant on croit devoir recommander les dernières pour l'usage général, comme faciles à faire partout, et également faciles à réparer, si elles sont endommagées; tandis que les caisses de métal ne peuvent être faites ou réparées que par des ouvriers accoutumés à ce genre d'ouvrage; la toile est aussi plus légère que le métal.

Pour réparer la toile quand elle est endommagée, on coud ensemble les parties déchirées ou on met une pièce; on donne deux ou trois couches de peinture sur les coutures et la pièce, et quand la peinture est sèche, on pose sur la partie raccommodée un morceau d'étoffe serrée et mince trempé dans une dissolution de caoutchouc, dans l'esprit-de-vin, en ayant soin de mettre un peu de la même solution sur la toile et les coutures; de cette manière elle adhérera parfaitement. On y donnera ensuite une couche de peinture pour rendre le tout d'une seule couleur.

Deux bouchons à vis sont installés à chaque

caisse, un à chaque bout, dans le but de faire écouler l'eau qui pourrait y entrer accidentellement, et de maintenir l'intérieur parfaitement sec. Quoique les caisses à air faites pour garnir les flancs et les deux extrémités d'un canot soient incontestablement ce qu'il y a de meilleur pour le faire flotter quand il est plein d'eau, cependant si le canot d'un bâtiment était pourvu de deux forts listeaux fixés de l'avant à l'arrière, et de chaque côté de la carlingue, à une distance proportionnée à la largeur du canot, les barils dont on se sert généralement comme lest, quand ils sont pleins d'eau, pourraient, lorsqu'ils sont vides, être assujettis entre ces listeaux et la muraille du canot, au moyen d'un filet fait à bord par l'équipage lui-même; et de cette manière on en ferait un très-bon bateau de sauvetage pour les occasions ordinaires, et cela avec peu ou pas de dépense pour le bâtiment.

Dans notre article sur les bateaux de sauvetage et sur la navigation sous-marine, nous avons parlé du *balsa*, espèce d'embarcation ou de raz d'eau indien, propre, selon nous, à être employé dans les sinistres de mer; nous en offrons la forme avec le dessin du bateau Salmer.

Nous ne saurions finir ces notes sans faire connaître à nos lecteurs que la *Société centrale des Naufrages*, dont nous les avons déjà entretenus, a déjà eu une première réunion qui promet que ses bienfaits ne tarderont pas à s'étendre sur le littoral de notre pays (1). La réunion préparatoire qui a eu lieu était consacrée à la nomination des commissaires chargés d'examiner le projet d'association présenté par M. Castéra. Après une courte allocution de ce digne philantrope, dans laquelle il a rappelé le but de la société, on a procédé à la nomination de la commission, qui s'est composée de MM. le marquis de Sainte-Croix, Jomard, comte de Lasteyrie, Jules Lecomte, Huerne de Pommeuse, Bailly de Merlieux, et Châtelain. M. Jules Lecomte a été nommé rapporteur. Les travaux de la commission continuent avec activité. Nous désirons sincèrement l'organisation prompte et définitive de la *Société centrale des naufrages*, qui est assurée d'avance de la protection du gouvernement, et accompagnée des vœux de tous les amis de l'humanité.

X,
Ingénieur de marine.

(1) On sait que plusieurs villes du Nord possèdent depuis quelque temps, et le port de Boulogne particulièrement depuis plusieurs années, des *Sociétés humaines*, dont le but est de porter aux naufragés les secours que réclament souvent leurs positions désespérées. La *Société centrale des naufragés* sera le centre commun d'où partiront tous les moyens d'exécution, les récompenses, les places et inventions reconnues par l'expérience les plus propres à étendre, sur tout le littoral de la France, les bienfaits de cette noble institution.

Moeurs

DES POPULATIONS RIVERAINES.

(Historique.)

—

ROMAIN.

Un matin du mois de juillet, lors de la pleine lune, c'était, comme on dit, *grande mer*, c'est-à-dire que la mer à chaque marée montait et descendait plus que de coutume. Il était trois heures du matin; le jour ne faisait que poindre; il n'y avait au levant qu'une légère bande d'un jaune pâle, et déjà au couchant les nuées réflétaient les premiers rayons du soleil qui ne paraissait pas encore; se colorant, les nuées claires, de rose, les nuées sombres, de lilas.

Romain et Geneviève se rencontrèrent sous la falaise d'Antifer, car la mer alors laissait le galet à découvert. Geneviève portait un filet à salicoques, à peu près semblable à ceux avec lesquels les enfans poursuivent les papillons dans les luzernes fleuries. Romain n'était venu là que pour rencontrer Geneviève.

« Ma pauvre Geneviève, dit Romain, le malheur s'acharne après moi. Je m'attends à voir un de ces jours les marins me fuir comme un chien fou, et refuser même, quelque matin, de boire le genièvre avec moi. Voici deux ans que je vais à la pêche du hareng, et deux ans que le bateau sur lequel je suis ne prend pas de quoi réparer les avaries des filets. Au lieu de gagner de l'argent pour nous marier, je m'endette et gâte mes affaires. J'ai résolu de risquer quelque chose. On arme à Fécamp un bateau pour le banc de Terre-Neuve. Ces voyages sont longs et chanceux; mais il y a tel bateau qui rapporte 11 ou 1200 francs à l'homme : nous serions riches tout d'un coup.

—Romain, reprit Geneviève, il n'y a guère d'années où il ne se perde quelques bâtimens en revenant du banc; songe aux mortelles transes dans lesquelles je passerais le temps du voyage; songe que je mourrais de chagrin si je ne devais plus te revoir. Si le malheur te poursuit, ne le brave pas; nous n'avons pas besoin d'être riches; les plus durs travaux ne me feront pas peur si je les partage avec toi; je sais faire et raccommoder les seines; je ne reculerai devant aucune fatigue.

—Non, dit Romain, j'aime à te voir brave et bien vêtue; je ne pourrais te voir exténuée par un travail au-dessus de tes forces. Il faut courir encore une chance : j'irai au banc; tu prieras pour moi, et le bon Dieu nous protégera tous deux. Ne cherche pas à me décourager; ma résolution est invariablement prise : je partirai. »

Geneviève savait que Romain ne revenait guère sur une résolution arrêtée; elle leva les yeux

au ciel, lui serra la main, et tous deux reprirent le chemin d'Etretat.

Geneviève ne disait rien, mais elle était triste. Romain lui dit : « Je ne partirai pas seul; Samuel Aubry vient avec moi. »

Quelques jours après, Romain, revenant de Fécamp, dit à Geneviève : « Je pars dans une semaine; le bateau est *paré*. »

Samuel Aubry alla par hasard le soir fumer une pipe avec le père de Geneviève.

« Eh bien ! Samuel Aubry, lui dit Geneviève, vous partez donc dans une semaine?

— Non pas moi, répondit-il.

— N'allez-vous donc pas au banc avec Romain? reprit-elle.

— Je ne suis pas si fou, » dit Samuel Aubry.

Il s'aperçut alors qu'il en avait trop dit, car il avait promis à Romain de ne pas rapporter ce qu'on leur avait appris à Fécamp; mais Geneviève insista de telle sorte, qu'il lui avoua ce qui était arrivé.

« Je ne comprenais pas trop, dit-il, pourquoi l'on cherchait des marins pour l'équipage du *Triton*, à Yport, à Etretat et partout, quand Fécamp, Dieu merci, ne manque pas de bons et solides matelots. Lorsque nous sommes allés, avec Romain, pour signer notre engagement, nous avons tout découvert : c'est qu'aucun marin de Fécamp ne veut monter *le Triton*, et ils ont bien raison. Que m'offrit-on? trois parts et un lot de filets; je n'y laisserais pas voyager même mon palletot.

— Qu'est-ce donc? dit Geneviève.

— Peu de chose, reprit Samuel Aubry; seulement je ne parierais pas une mesure de harengs gays pour la vie de ceux qui partiront. Quand on a lancé le bateau dans le bassin, la proue s'est tournée du côté d'Yport, et le bâtiment a présenté la poupe à la chapelle de la Vierge. Vous pensez bien aussi que tous les engagemens contractés à l'avance se sont trouvés rompus par ce fait, et qu'il a fallu que les armateurs se donnassent un peu de peine pour armer le bateau.

— Et Romain a-t-il donc signé? demanda Geneviève toute pâle.

— Romain a signé, répondit Samuel Aubry. Vous savez comme moi que c'est un opiniâtre, et qu'on ne peut lui ôter ce qu'il a dans la tête. »

Quels que fussent, en effet, les conseils des amis de Romain et les supplications de Geneviève, Romain persista dans son dessein. La veille de son départ, Geneviève et ses amis l'accompagnèrent jusqu'à Fécamp. Après la messe, on descendit vers la mer, le curé en tête, pour bénir le bâtiment. Arrivés au rivage, hommes et femmes entonnèrent à haute voix le cantique des marins, si connu sur toute la côte de Normandie, et dont retentissent depuis si long-temps les églises gothiques aux grandes fêtes :

Vierge sainte, exaucez-nous!
Notre espoir est tout en vous;
Chère dame de la Garde,
Très-digne mère de Dieu,
Soyez notre sauve-garde,
Pour nous défendre en tout lieu.

Si vous daignez nous garder,
Nous pourrons tout hasarder;
Quelque effort que le Turc fasse,
Nous nous moquerons de lui,
En abattant son audace
Par votre invincible appui.

Qu'aucun écumeur de mer
Ne puisse nous alarmer.
Que nos vaisseaux, nos galères
Et tout autre bâtiment
Puissent, malgré les corsaires,
Naviguer heureusement.

Soutenez de votre bras
Et nos vergues et nos mâts;
Fortifiez le cordage,
Les câbles et les haubans,
Pour faire tête à l'orage
Parmi la fureur des vents.

Conservez-nous l'artimon,
La boussole et le timon.
Lorsque nous courons fortune,
Au gré des vents et des flots,
Tendez la main, blanche lune,
Aux besoins de vos dévots.

Claire étoile de la mer,
Montrez-vous dans le danger;
Dans la nuit la plus obscure,
Servez de phare et de nord,
A ceux qui sous votre augure
Espèrent de prendre port.

Conservez à tous momens
Tous nos pauvres bâtimens.
Faites que pas un n'échoue,
Quand les écueils et les flots
Font trembler de poupe en proue
Les chefs et les matelots.

Conservez-nous la santé,
La vie et la liberté;
Soyez notre ancre maîtresse,
Si l'ancre vient à chasser,
Et donnez-nous quelque adresse
Qui puisse nous préserver.

Suppliez votre cher Fils
Qu'il bénisse nos profits;
Ajoutez au bon passage
Un heureux et prompt retour,
Et nous vous rendrons hommage
Avec sentiment d'amour.

Puis tout le monde se mit à genoux, et le prêtre dit au bâtiment : *Sois béni, toi et tous ceux que*

tu portes! puis il fit le signe de la croix et jeta de l'eau bénite sur le pont dans la cale et sur les cordages.

. . . .

Six mois après tous les navires rentrèrent, à l'exception du *Triton*.

Un bruit sourd se répandit que *le Triton* s'était perdu avant d'arriver au banc, car aucun autre bâtiment ne l'avait rencontré.

Un navire apporta au Havre une bouteille cachetée qu'il avait trouvée flottant sur la mer; elle contenait ces mots :

« L'équipage du *Triton*, réduit à sept hommes, sans espoir de secours, démâté, avec deux voies d'eau, se recommande aux prières des chrétiens.

» Jean Mehom, Pierre Mehom, André Martin, Onésime Romain, Nicolas Moreau, Jean Moreau, Jérôme Toussaint. »

On dit alors des messes pour le repos de l'âme des pauvres matelots trépassés. En effet, le sinistre avait eu lieu, comme la date l'annonçait, avant l'arrivée au banc.

C'est une mort terrible que celle du marin; ce n'est plus cette mort à laquelle on s'essaie toute la vie par le sommeil de chaque jour; ce n'est plus cette mort qui consiste à s'endormir une fois de plus sur l'oreiller où l'on s'endormait depuis cinquante ans. C'est une mort mêlée de rage, de lutte de désespoir, de blasphème; on n'est pas préparé par l'affaiblissement successif des organes, on n'arrive pas à la mort par des transitions imperceptibles; ce n'est pas un dernier fil qui se brise, ce sont tous les liens qu'il faut rompre à la fois : on meurt au milieu de la force, de la santé, de la vie.

Un soir, il faisait un triste temps; le vent soufflait du sud-ouest, la mer montait, les lames venaient du large et s'avançaient jusque dans les rues d'Etretat. On entendait au loin rouler le galet comme un bruit de chaînes; à l'horizon la mer s'enflait et paraissait aussi haute que les falaises.

Tous les pêcheurs étaient rentrés de bonne heure et avaient hissé, à force de bras et de cabestans, leurs bateaux jusqu'au-delà des premières maisons.

Geneviève pleurait, car depuis la perte de Romain elle n'avait pas eu un moment de joie, et la tempête lui représentait sous les plus sombres couleurs la cruelle fin de son amant.

« Je plains en ce moment, dit Samuel Aubry, ceux qui se sont mis à la mer sans obéir aux pressentimens que le Ciel ne manque jamais de donner aux chrétiens. Si mon pauvre cousin Onésime avait voulu m'écouter, il serait, à l'heure qu'il est, tranquillement assis près du feu avec nous, et j'aurais le plaisir de choquer mon verre contre le sien.

— Pauvre Romain! dit Geneviève.

— Samuel Aubry, dit le père de Geneviève, ne vois-tu pas que Geneviève étouffe de chagrin, et que les souvenirs que tu lui rappelles en sont cause?

— Vous avez raison, maître Jean, dit Samuel Aubry; aussi vais-je boire ce verre de cidre à la mémoire de mon pauvre cousin Romain et n'en plus parler. »

En ce moment un coup de vent ébranla la maison; tout le monde se rapprocha du foyer; un coup retentit sur la porte.

« C'est le vent, dit maître Jean.

— C'est le vent, dit Samuel Aubry.

— C'est le vent, » dit la mère de Geneviève.

Geneviève ouvrit la porte et s'écria : « C'est Romain! » Elle tomba sur le carreau.

C'était en effet Romain, recueilli seul de son équipage par un bâtiment chargé pour une lointaine destination : il arrivait d'Amérique.

. . . .

LES JOURS SE SUIVENT ET SE RESSEMBLENT.

Depuis le retour de Romain, ses affaires avaient pris une meilleure tournure; il avait établi un parc sur la plage. Ce sont des perches plantées circulairement dans le roc; sur ces perches on tend des filets : à la marée haute, la mer couvre la plage et cache les perches; mais en se retirant, elle laisse dans les filets des poissons de toutes sortes qu'on va ramasser à la marée basse.

Le parc de Romain lui avait rapporté assez d'argent, et l'on allait publier ses bans avec Geneviève, quand arriva l'époque de la conscription.

Plusieurs jeunes gens du bourg furent désignés, et entre autres Samuel Aubry et Onésime Romain.

Les deux cousins furent également désespérés. Romain surtout se voyait enlever à un bonheur qu'il allait atteindre après tant de traverses et de chagrins. Il fut écrasé et anéanti.

« Encore, dit-il, si l'on nous menait sur la mer : c'est une vie, ce sont des dangers auxquels nous sommes habitués; mais faire de nous des soldats, nous faire manœuvrer avec de lourds fusils, avec des habits serrés et incommodes; nous entasser dans des casernes malsaines, nous, accoutumés à vivre dans le vent : c'est pour nous faire mourir. Et puis quitter Geneviève; Geneviève que j'ai eu le bonheur de revoir après un naufrage auquel j'ai échappé seul de tout un équipage. Quitter Geneviève!... Et si je reviens, revenir avec une jambe ou un bras de moins, et une balafre sur le visage. Me battre pour des querelles dont j'ignore la cause, et dont les résultats seront pour d'autres! »

Samuel Aubry formulait ses plaintes à peu près de la même manière; seulement la conclusion pour tous deux était différente.

« C'est bien triste d'être soldat, disait Samuel Aubry.

—Je ne serai pas soldat,» disait Onésime Romain.

A cette époque, c'était sous l'Empire, on ne laissait pas vieillir les jeunes soldats dans leurs foyers. On ne tarda pas à envoyer l'ordre de rejoindre le corps auquel chacun était attaché.

Romain était le plus triste de tous, et cependant seul il ne pleurait pas. Pendant que tout le monde était allé à la mairie prendre chacun sa feuille de route, Romain était allé attendre la nuit chez Geneviève. Au crépuscule, il gagna la falaise par des détours, descendit par une avallure taillée à pic dans la falaise, puis attendit dans une grotte que la mer fût tout-à-fait basse. Quand elle fut basse, il put passer au pied d'une partie de falaise qui s'avançait dans la mer; puis on n'entendit plus parler de lui.

Pour Samuel Aubry, il fut soldat comme tout le monde : on le mit dans la cavalerie. Longtemps il ne pouvait s'empêcher de se retenir au pommeau de sa selle, à la crinière ou aux oreilles du cheval; puis il prit un peu d'aplomb. D'abord le bruit du canon le frappa de torpeur; s'il avait été seul, il se serait affaissé à la place où il était, sans avancer ni reculer; mais son cheval suivait les autres, et les autres le poussaient. Puis l'odeur de la poudre et le bruit le grisèrent; il tira son coup de mousqueton au hasard et en fermant les yeux.

Il finit par s'accoutumer à tout cela, et son colonel le prit pour son domestique; il pansait trois chevaux, cirait les bottes, astiquait le fourniment, et était exempt de service; de plus, il ne sortait pas sans avoir la poche garnie.

Laissons-le cueillir des lauriers.

SIÉGE DE LA FALAISE.

Un soir, des marins, en revenant de la pêche, aperçurent une flamme qui sortait de la falaise, à peu près à une distance du sol de 200 pieds. La flamme s'éteignit avant qu'ils eussent atteint la plage, et il leur fut impossible de reconnaître de quel endroit elle partait. Mais ils parlèrent de ce qu'ils avaient vu; d'autres pêcheurs se rappelèrent avoir vu la même chose : on en causa; les douaniers pensèrent que ce devait être un signal pour les contrebandiers; ils profitèrent du premier quartier de la lune, époque où il y a une marée basse vers dix heures du soir, pour observer sous les falaises.

Plusieurs nuits se passèrent en observations infructueuses.

Un matin, on vit un homme sortir, avec de grandes précautions, de la maison de Geneviève, puis courir et disparaître par l'avallure qui conduisait sous la falaise d'amont.

On surveilla la maison de Geneviève, et plusieurs fois on en vit sortir le même homme; un jour, on reconnut que cet homme était Onésime Romain. On sut bientôt que c'était également lui qui allumait du feu dans la falaise, où il s'était réfugié dans une grotte depuis le départ des jeunes soldats; on envoya un exprès au sous-préfet pour savoir quelle conduite on devait tenir à son égard.

Romain, averti par Geneviève, passa trois nuits à entasser des vivres dans sa caverne, puis à rompre le chemin presque impossible qui lui avait permis de monter jusque là. Le jour où arriva l'ordre de s'emparer de Romain, il s'enferma dans sa retraite et n'en sortit plus. La nuit, Geneviève, au moyen d'une corde, allait lui descendre d'en haut de la falaise du pain et de l'eau. Mais on ne tarda pas à surveiller la pauvre fille de si près qu'elle fut obligée de cesser ses voyages nocturnes.

On fit avec des porte-voix plusieurs sommations à Romain de descendre : il répondit qu'il ne voulait pas être soldat; on lui dit que s'il ne voulait pas descendre, on le prendrait et on le fusillerait : il répliqua qu'il aimait mieux mourir que d'être soldat. On tenta l'escalade, mais il n'y avait pas moyen d'arriver avec des échelles à une hauteur de 200 pieds; quelques soldats tentèrent de descendre avec des cordes du haut de la falaise; mais Romain secouait les cordes et les exposait à se rompre les os. On fit avec la hache quelques degrés dans la falaise pour la pouvoir gravir; mais Romain faisait tomber sur les travailleurs une grêle de pierres qui les décourageait. On en référa encore au sous-préfet, qui répondit qu'il fallait, pour éviter qu'un si dangereux exemple eût des imitateurs, s'emparer de Romain mort ou vif, à quelque prix que ce fût. On fit encore des sommations à Romain, puis on lui tira des coups de fusil. Romain, à chaque décharge, s'enfonçait dans sa caverne, puis ripostait par des pierres et des morceaux de roche. Il soutint ce siége pendant quatre jours.

Au bout de quatre jours, il manquait tout-à-fait d'eau; son palais et sa gorge étaient desséchés; une fièvre ardente l'épuisait; il songea qu'il fallait profiter de ce qui lui restait encore de forces pour aviser aux moyens de s'échapper; que s'il attendait encore un jour, il mourrait de faim et de soif, ou que la vigueur lui manquerait. On était à la pleine lune; la mer, basse vers quatre heures, était à sa plus grande hauteur à dix heures; il passa tout le jour à amasser des pierres.

Il faut ici que je vous fasse bien comprendre la falaise.

En cet endroit, elle s'élève à 300 pieds de haut, c'est-à-dire à la hauteur de quatre des plus hautes maisons de Paris superposées, droite et lisse comme un mur. Une roche, haute à peu près de 100 pieds, appuyée sur la falaise, s'avance de

10 à 12 pieds vers la mer. Quand Romain jetait des pierres, les soldats se réfugiaient derrière cette roche.

Quand la mer commença à monter, Romain ne leur permit plus de séjourner en dessous de sa caverne; ceux qui s'y exposaient recevaient d'énormes pierres. Bientôt les lames vinrent frapper jusque sur la roche. Romain, alors, épuisa le reste de son artillerie; on lui riposta par quelques coups de fusil, mais l'obscurité dégoûta bientôt les soldats de tirer au hasard; ils se réfugièrent derrière la roche. La mer, alors, était arrivée à sa plus grande hauteur, c'est-à-dire qu'elle battait la roche et rendait le passage impossible. Romain, alors, descendit, s'aidant des pieds et des mains, profitant de la moindre pointe et de la plus petite anfractuosité, suspendu à 200 pieds d'élévation au-dessus des pointes de rochers; marchant où les oiseaux seuls avaient pu marcher avant lui. Les soldats l'aperçurent; mais la mer, qui venait jusqu'à la roche, ne leur laissait aucun moyen d'aller l'attendre au-dessous de sa caverne; ils lui tirèrent des coups de fusil; Romain, avec un incroyable sang-froid, continua son chemin. Après quelques minutes, il disparut pour eux derrière la roche qui seule les séparait. Les soldats, éloignés de lui seulement de quelques pieds, ne le virent plus.

A peu près à la même heure, on vit dans l'ombre un homme se glisser dans la maison de Geneviève, puis en sortir presque aussitôt. Le lendemain, on trouva sur le galet la blouse et les sabots de Romain, que la mer avait rapportés. Depuis ce temps, on ne le vit plus. Quelques perquisitions que l'on fit dans le pays, on ne put le découvrir.

HAUTS FAITS EN TOUS GENRES DE SAMUEL AUBRY.

Samuel Aubry menait cependant une vie joyeuse; outre les lauriers, il cueillait aussi des myrtes.

Dans les villes de garnison, une foule de femmes abandonnaient leurs enfans et leurs maris; leurs maris, beaux, probes, estimés; leurs maris, qui travaillaient durement pour leurs besoins et leurs caprices, elles les abandonnaient avec empressement pour l'amour d'un soldat médiocrement bâti, n'ayant de propre que ce qui est exposé à la vue du sergent ou du maréchal-des-logis, parfumé d'eau-de-vie et de mauvais tabac. Car les femmes, en général, aiment à justifier ce lieu commun mythologique de la tendresse de Vénus pour le dieu des combats.

Un jour, l'escadron de Samuel Aubry reçut l'ordre de charger sur un bataillon carré; mais, selon l'usage, ils devaient faire un demi-tour à gauche dès qu'ils seraient à portée de fusil. L'officier qui commandait l'escadron avait un cheval rétif et emporté; il s'enivra du bruit des trompettes et de l'odeur de la poudre, se lança le nez au vent, et son cavalier ne put réussir à lui faire faire le demi-tour à gauche. Les autres chevaux suivirent le premier. Samuel, se croyant mort ou au moins dangereusement blessé, embrassa le col de son cheval et s'abandonna au hasard. Le bataillon fut enfoncé. Trois croix d'honneur furent données à l'escadron. Samuel en eut une.

GENEVIÈVE.

Cependant Geneviève fuyait toute société. Elle produisit un écrit de Romain par lequel il lui donnait ses seines, ses applets et tous ses filets. Geneviève les mettait sur les bateaux pêcheurs lors de leur départ, et à leur retour elle avait droit à un ou deux lots, selon qu'elle avait confié à tel ou tel bateau plus ou moins de filets.

Elle fit réparer sa petite maison; elle acheta une vache et eut une domestique. Tous les garçons la courtisaient et la voulaient épouser. Mais elle répondait sérieusement qu'elle ne se marierait pas. Il n'était bruit que de sa sagesse; même à la fontaine, où se contaient toutes les histoires du pays, on ne lui prêtait aucune intrigue. Cependant on finit par voir que Geneviève était enceinte. Elle accoucha, et ne trouva qu'à grande peine un parrain et une marraine pour son enfant, qui fut baptisé sous le nom d'Onésime, fils de Geneviève, père inconnu... — Le père de Geneviève lui-même ne la voulut plus voir. Néanmoins Geneviève ne se désespérait pas.

Arriva 1814. Le corps d'armée où servait Samuel Aubry fut licencié. Samuel Aubry revint dans ses foyers avec deux ou trois camarades, seuls vivans d'une douzaine qu'ils étaient partis d'Etretat. Leur retour fit la plus vive sensation. Samuel, surtout, chevalier de la Légion-d'Honneur, fut incroyablement fêté. Tous les honneurs furent pour lui. Son morceau de pain bénit, à l'église, n'était pas de beaucoup moins gros que celui du dépositaire de l'autorité municipale.

Une amnistie fut proclamée dans le même temps pour les déserteurs et pour les réfractaires. Un matin, Onésime Romain conduisit Geneviève à la messe et lui donna son nom. Onésime était bien changé, il avait tant souffert pendant quatre ans!

Cependant le bonheur ne tarda pas à rétablir sa santé; il travailla avec courage et succès.

Quand on sut que Romain était le père de l'enfant de Geneviève, et que, s'il ne l'avait pas épousée plus tôt, c'est qu'il ne pouvait se montrer sans s'exposer à être pris et fusillé, personne n'eut plus rien à dire sur la vertu de madame Romain.

MADAME ROMAIN.

Samuel Aubry vivait de sa croix et d'une petite ferme que lui avait laissée son père.

Romain et Geneviève vivaient de leur travail.

Comme le savent tous les pêcheurs, la pêche du hareng manque tous les ans depuis la déchéance de l'empereur Napoléon; ce n'est maintenant que par petites colonnes qu'ils passent sur nos côtes. Les vieux pêcheurs normands racontent avec enthousiasme que, sous le règne de Napoléon, on ne se donnait pas toujours la peine de tendre les applets; qu'on prenait les harengs avec des seaux; que les *mouves flamandes,* grandes mouves blanches aux ailes noires, qui suivent les bancs de harengs, étaient si nombreuses, qu'elles venaient prendre les harengs jusque sur les bateaux, et que pour les écarter on était forcé de les abattre à coups de bâton. « Ah ! ajoutent-ils, quand nous revenions le matin au soleil levant, nos palletots étaient tout couverts d'écailles de harengs, véritables *pièces de dix sous.* Aujourd'hui les *kiens* (chiens de mer) nous mangent les harengs et les seines. Il est impossible de leur faire admettre à ce changement de route des harengs d'autre raison que l'exil de l'Empereur. Il n'y a rien d'égal à leur vénération pour sa mémoire, si ce n'est leur haine pour les chiens de mer; il y a dans leur manière de prononcer le mot *kiens* quelque chose de féroce à la fois et de dédaigneux. Il faut dire que les chiens de mer leur font un grand tort. Rien n'est si simple que les applets destinés à la pêche du hareng : ce sont de longues pièces de filet tendues, tirées en bas par des pierres, soutenues en haut par des barriques vides. Le poisson qui marche en colonnes serrées trouve un obstacle et veut le forcer; sa tête passe à travers les mailles, mais le ventre l'arrête; il tente alors de reculer et se trouve pris par les ouïes. Les *chiens* qui les poursuivent n'ont qu'à choisir, et ils choisissent si bien, que les pêcheurs friands ne mangent que les poissons en partie dévorés qu'ils appellent *bougons.* Quelques *kiens* se prennent dans les seines, et alors chaque homme de l'équipage vient à son tour prendre le captif par la queue et lui frapper la tête sur le bordage; ensuite un pêcheur lui ouvre le ventre et en tire, avec deux ou trois petits *kiens* vivans, des harengs entiers et à moitié mangés.

Cependant Romain, que plusieurs pêcheurs d'Etretat ont parfaitement connu plus audacieux et plus aventureux que ses compagnons, trouvait toujours moyen de faire bonne pêche : il lui eut été si pénible de voir Geneviève supporter la moindre privation. Plusieurs fois il s'exposa à une mort presque certaine en sortant seul, par un gros temps, parce que Geneviève désirait un bonnet neuf.

La pêche finie, dans les longues soirées d'hiver, on se rassemblait quelquefois pour fumer et manger des rôties au cidre, tantôt chez Romain, tantôt chez un autre. Dans les commencemens on aimait à faire raconter à Romain tout ce qu'il avait souffert et osé pour échapper à la conscription.

Les plus audacieux marins s'étonnaient, et Geneviève était fière et heureuse en pensant que c'était pour elle que son mari avait fait de tels prodiges.

Mais venait ensuite le tour de ceux qui avaient *servi.* Ils étaient on ne peut plus enorgueillis de la gloire qu'on les avait forcés d'acquérir; chacun d'eux croyait avoir gagné la bataille où il avait eu peur. Les exagérations les plus grotesques trouvaient de crédules auditeurs. Pour Samuel Aubry, il affirmait que son portrait était sur la colonne de la place Vendôme, formé d'un canon qu'il avait enlevé tout seul.

Les *anciens militaires* s'arrogeaient entre eux une incontestable supériorité sur ceux qui n'avaient pas servi; ils avaient la parole dans les assemblées, désignaient les santés, prenaient des airs séducteurs avec les femmes, et gognenards avec les maris; ils ne permettaient à personne la moindre contradiction ni le moindre doute.

Geneviève elle-même, à force d'entendre chanter des refrains plus ou moins guerriers et patriotiques, tels que : *Ah ! qu'on est fier d'être Français, quand on regarde la Colonne,* ou *Français et militaire,* ou *Français et fier de l'être, etc.,* Geneviève se surprit par momens à regretter que son mari n'eût pas fait comme tout le monde et n'eût pas été soldat.

Romain finit aussi par être honteux de s'être dérobé au service militaire; il prit son prodigieux courage et sa résolution pour une lâcheté.

Un jour d'été il partit pour la pêche du maquereau; il n'avait qu'une petite barque, et deux hommes seulement l'accompagnaient. A peine eurent-ils gagné le large, que le vent tomba tout-à-coup. Le maquereau se prend avec des lignes qu'on laisse traîner à l'arrière du bateau, tandis qu'on court des bordées à toutes voiles. Pour la pêche du maquereau, on sort d'ordinaire par un vent d'est, parce qu'il se soutient mieux que tout autre, et qu'un vent un peu frais est indispensable pour le succès de cette pêche. Il fut obligé de virer de bord et de revenir; mais il avait à relever ses filets qu'il avait tendus la veille pour les homars; l'occasion était d'autant meilleure que le vent d'est par lequel il était parti l'avait fait naturellement dériver en aval du côté du Havre. C'était presque au-dessous de *la Courtine,* vieille fortification ruinée au-dessus de la falaise, que Romain avait tendu ses derniers filets; la mer était basse; il suivit le chemin sous la falaise, relevant ses filets, et donnant le butin à ses deux compagnons qui conduisaient la barque à une demi-portée de fusil du bord. Quand il eut relevé le premier filet, il laissa ses hommes continuer le chemin par la mer, et lui suivit la falaise. Il faisait un soleil dévorant. Arrivé à une profonde caverne, à laquelle une tradition

a donné le nom de *Trou à l'Homme*, il y entra pour se reposer un moment.

Il n'y a rien de si beau que ces grottes que l'on trouve à chaque instant dans les falaises. Le bas est revêtu d'une roche blanche semblable au plus beau marbre; la voûte est toute tapissée d'une sorte de mousse d'un lilas rouge, qui dans l'ombre semble, par ses riches reflets, une immense tenture de velours violet; des angles des roches pendent des algues et des warecks, sombre verdure de l'Océan, qui paraissent d'abord noirs, et, vus en transparent, sont des plus belles nuances de vert, de violet et de pourpre.

Romain tira sa gourde et but un peu de genièvre, puis il se disposa à se remettre en route.

Mais au fond de la grotte il entendit des soupirs...; il avança, et à ces soupirs se mêlaient des baisers.

« Partons, dit-il, voici deux amans que je gênerais. » Cependant il s'arrêta encore au bord de la grotte, la fraîcheur était si agréable! Il tira sa pipe, battit le briquet et fuma.

Le temps passe vite pour les fumeurs. Si vous m'accordez ceci, vous admettrez qu'il passe encore plus vite pour les amans. Le soleil descendit derrière la haute aiguille placée presque devant le *Trou à l'Homme*. Romain resta à le regarder coucher. Néanmoins la mer montait, et comme il s'était élevé un fort vent de S.-O., les lames venaient par moment jusqu'à l'entrée de la grotte. Il allait partir, mais une pensée le fit rentrer dans la grotte.

« Oh là, eh! — cria-t-il, — mes tourtereaux, la mer monte. »

Mais à sa voix répondit un cri d'effroi et d'angoisse.

Romain se précipita au fond de la grotte. Une lutte s'engagea dans l'ombre, puis Romain sortit avec Geneviève. Tous deux étaient horriblement pâles. Personne ne sortit derrière eux. Romain jeta son couteau à la mer.

Le lendemain, Romain avait disparu. La mer apporta sur le galet d'Etretat le cadavre de Samuel Aubry.

Plus en amont, non loin d'Etigues, au-dessous de l'endroit où Romain avait autrefois soutenu le siége, on trouva encore ses sabots et sa blouse; mais cette fois il y avait dans la blouse un corps brisé et en lambeaux.

Geneviève prit le deuil. Ce deuil extérieur pour Romain lui permettait de pleurer Samuel Aubry.

Il y a tant de morts qu'on pleure comme le lierre qui, après avoir étouffé un arbre, pare sa tête morte de vertes guirlandes.

ALPHONSE KARR.

Fragmens historiques.

I.

TRAIT D'AUDACE

DU COMTE DE FORBIN,

DANS LE GOLFE DE VENISE.

Le comte de Forbin, un des marins les plus célèbres du règne de Louis XIV, avait déjà rendu d'éclatans services à la France, lorsqu'il fut promu au grade de commandant de vaisseau. Décoré de ce titre, il ne songea plus qu'à se couvrir de lauriers, et nous le voyons dans plusieurs circonstances faire admirer son courage et son habileté. La Hogue et une foule de petits combats contribuèrent beaucoup à l'illustrer; mais ce sont surtout les beaux faits qui le distinguent dans l'expédition du golfe de Venise, qui l'ont rendu fameux et lui font occuper, à juste titre, un rang éminent dans l'histoire de la marine française.

En 1701, les prétentions de Louis XIV à la succession d'Espagne avaient armé contre la France, l'Autriche, l'Angleterre et la Hollande. Forbin reçut l'ordre de prendre à Toulon le commandement d'une frégate de 12 canons, et d'aller croiser dans le golfe Adriatique. Le prince Eugène avait fait passer une armée en Italie, pour s'opposer aux troupes françaises dans le Milanais; et comme il tirait principalement ses vivres des villes de Fiumes, Trieste et Bucari, Forbin devait empêcher les vaisseaux vénitiens d'approvisionner ces villes. La France était en paix avec la république, aussi n'avait-on envoyé au chevalier de Forbin que des instructions très-restreintes. Mais la perfidie des Vénitiens augmentait de jour en jour, et Forbin se décida à brûler tous les vaisseaux qu'il rencontrerait. Les succès qu'acquérait chaque jour l'illustre marin, le blocus de Trieste, qui retenait un convoi considérable, inspirèrent une telle frayeur au prince Eugène et aux Vénitiens, que l'ambassadeur de l'empereur, à Venise, se décida à faire travailler en secret à l'armement d'un vaisseau anglais de 50 pièces de canon. Ce bâtiment devait attaquer le chevalier de Forbin, et par cette diversion donner le temps au convoi de sortir de Trieste.

Forbin en fut averti. En vain représenta-t-il au maréchal d'Estrées que ce vaisseau ferait un tort considérable au service du roi (car que pouvait-il faire contre un vaisseau aussi puissant avec deux petites frégates de 8 et de 16). Ses avis furent méprisés; les Vénitiens obtinrent même que l'on fit retirer Forbin du golfe Adriatique. Cependant Louis XIV, satisfait des services du comte, préparait à Toulon un armement considérable pour le secourir. Forbin ne demanda

qu'un vaisseau de 50 pièces, l'obtint, et renvoya à Toulon les deux frégates qu'il commandait. Avec des forces aussi imposantes, Forbin ne tarda point à faire dans le commerce des Vénitiens un ravage affreux. Un vaisseau de 50 pièces tomba en son pouvoir et fut brûlé. Bientôt les Vénitiens n'osèrent plus sortir; le vaisseau anglais lui-même resta dans ce port de la république, et Forbin, désespérant de le rencontrer jamais, conçut l'audacieux projet d'aller le brûler dans le port de Venise, à la *barbe* de ses habitans.

L'entreprise était hardie. Il fallait de la diligence, de la discrétion et un courage à toute épreuve; mais aucune de ces vertus ne manquait au chevalier, et une attaque aussi périlleuse n'était pour lui qu'une action ordinaire. Forbin communique son dessein à ses officiers qui l'approuvent, et bientôt il arrive devant Venise. Entrer dans le port avec un vaisseau de 50 eût été une imprudence; aussi notre habile marin se contenta-t-il de faire mettre à la mer ses deux chaloupes et un canot, y fait descendre les meilleurs hommes de son équipage, leur fait mettre au chapeau des cocardes blanches pour les reconnaître dans l'obscurité, et se dirige vers le vaisseau anglais avec trois embarcations qui ne portaient que cinquante hommes, mais valeureux et capables d'un coup hardi.

La mer était calme, l'air pur, et la lune promenait sa lumière argentée sur les flots : il était à peu près minuit lorsque le comte entra dans le port. Tous les Vénitiens n'étaient point plongés dans le sommeil; quelques-uns veillaient encore, et c'est alors qu'il fallait redoubler de ruse et de discrétion. Forbin rencontre d'abord une petite barque, dans laquelle deux hommes pêchaient; ils auraient pu trahir l'expédition. Pour n'être point reconnu, le chevalier feint d'être de la suite du vaisseau anglais, assurant qu'il avait été dépouillé par les Français. « Ah! le chien de chevalier de Forbin, » lui répondirent-ils. Deux ennemis avaient été trompés, mais on ne découvrait point encore le vaisseau anglais. Plus Forbin avançait, plus les barques vénitiennes semblaient se multiplier; mais le profond silence que gardaient les Français ne leur inspirait aucun soupçon. Bientôt le comte reconnaît le vaisseau anglais à un grand lion doré qui ornait l'arrière de sa poupe; il l'aborde et ne répond point aux cris de la sentinelle, puis, apercevant que deux sabords de la Sainte-Barbe étaient ouverts, il donne ordre à cinq ou six hommes de s'y précipiter; ceux-ci donnent l'alarme les premiers. Forbin s'élance sur le pont, la baïonnette au bout du fusil : « Tuez! tuez! » s'écrie-t-il. A ce signal, tous ceux que l'on rencontre sont massacrés. Forbin, qui sent le besoin de se signaler, se précipite sur le gaillard d'arrière, s'empare de la grande chambre et de celle où étaient déposées les armes. Quelques malheureux accourus à demi vêtus tombent sous ses coups, et bientôt l'entreprise de Forbin va être couronnée de la victoire.

Cependant un vaisseau aussi vaste, un colosse aussi immense n'était point encore vide de soldats ennemis; il fallait poursuivre la conquête; mais rien ne pouvait résister à des Français. Déjà les chambre étaient prises et plusieurs Vénitiens massacrés; une seule partie du vaisseau n'avait point encore été parcourue : c'était la chambre du conseil, dans laquelle s'étaient barricadés le capitaine du vaisseau, son gendre et ses deux fils, en s'y défendant avec vigueur. Déjà plusieurs soldats de Forbin étaient tombés sous leurs coups; mais il était important pour les Français de les contraindre au plus tôt à se rendre, de peur qu'un des bâtimens qui encombraient le port, ne vînt porter du secours. Le chevalier se dirige aussitôt vers la chambre, suivi de quelques soldats, envoie chercher une hache, des grenades, et bientôt une ouverture est pratiquée dans la cloison. Le capitaine, épouvanté par l'explosion des artifices, se rend à discrétion, et Forbin est maître du vaisseau.

Cette brillante expédition n'était point encore entièrement accomplie. Pour en retirer une satisfaction entière, il ne restait plus au chevalier qu'à mettre le feu au vaisseau. Des planches de coffre furent rompues; trois feux furent préparés avec des chemises soufrées, et Forbin y mit lui-même l'incendie. Bientôt le vaisseau fut tout embrasé; les flammes, se réfléchissant sur les flots, jetaient la consternation dans Venise. Le trouble et l'effroi y augmentèrent, car, le feu ayant gagné l'intérieur du vaisseau, les canons qui s'y trouvaient chargés commencèrent à partir de tous côtés avec un horrible fracas. Enfin le feu prit aux poudres, et l'explosion, en mettant en pièces cette masse énorme, fit jouer au milieu du port la plus épouvantable mine qu'il soit possible d'imaginer. La mer fut bientôt couverte de débris, et le comte de Forbin se retira avec vingt-sept prisonniers, le capitaine et ses fils. Tel fut le trait de courage par lequel s'illustra le comte de Forbin dans la mer Adriatique, trait de courage qui seul mériterait de lui faire occuper un rang distingué parmi les grands hommes de mer.

ALFRED-ELIE LEFEBVRE.

II.

UN COMBAT DE FORBIN ET DE DUGUAY-TROUIN.

1707.

Deux escadres, formant ensemble quatorze voiles, quittèrent le port de Brest le 9 octobre 1707 : elles étaient commandées par le comte de Forbin et par Duguay-Trouin. Le but de leur croisière était d'attendre, au passage, un fort

convoi de troupes et de munitions que l'Angleterre envoyait en Portugal.

Il était fort essentiel que ce convoi fût détruit ou au moins dispersé, car la victoire remportée par le maréchal de Berwick, à Almanza, sur l'archiduc, rendait les approvisionnemens qu'il portait à ce prince indispensables pour rétablir la balance de ses besoins matériels; cette capture devait donc lui porter un terrible échec.

Les deux escadres restèrent à croiser à l'ouverture de la Manche, en tenant leurs vigies attentives. Aucun navire, pendant les trois premiers jours, ne passa dans leur horizon. Le comte de Forbin prit alors la résolution de changer son poste d'observation, et s'avança dans la Manche. Duguay-Trouin l'imita; mais inférieur en marche, sa division, en quelques heures, avait déjà perdu quatre lieues sur le comte de Forbin, lorsque celui-ci changea subitement sa manœuvre. Duguay-Trouin continua sa route, présumant que quelque découverte avait motivé l'évolution de Forbin. C'était en effet le convoi qu'on attendait; il était renforcé de plusieurs navires marchands, qui s'étaient joints à lui pour profiter de son escorte. Les forces militaires de ce convoi étaient commandées par M. Richard Edouard, chef d'escadre d'Angleterre. Elles se composaient de cinq vaisseaux, qu'on sût plus tard être *le Cumberland*, de 82 canons, que montait le chef d'escadre; *le Devonshire*, de 92; *le Royal-Oak*, de 76; et *le Chester* et *le Rubi*, de 54 ou 56.

Duguay-Trouin, qui avait couvert ses navires de voiles afin d'atteindre le comte de Forbin, avec lequel il voulait se concerter pour le combat, s'aperçut que celui-ci avait arboré pavillon de chasse, en faisant route sur la flotte anglaise, naviguant sous le vent de son escorte, qui s'était mise en ligne, attendant les Français, qu'elle prenait pour une troupe d'armateurs dont elle faisait peu de cas. Cette erreur de la part de l'ennemi eût entraîné l'entière destruction du convoi, sans un malentendu qui survint entre les deux chefs de divisions. Le comte de Forbin mit tout-à-coup en travers et serra une partie de ses voiles. Duguay-Trouin, que la hiérarchie maritime plaçait après le comte, quelque étonné qu'il fût de cette manœuvre, fut contraint de l'imiter. Le résultat de cette évolution fut de retarder d'abord la jonction des deux flottes, puis enfin de démasquer, aux yeux du général anglais, la qualité des forces qu'il avait légèrement cru reconnaître pour des vaisseaux marchands. On vit bientôt tous les bâtimens convoyés, prenant une allure libre, essayer de s'éloigner en se couvrant de voiles. Le dispersement du convoi motiva enfin l'attaque; les vaisseaux français arrivèrent à plat sur la division anglaise. *Le Royal-Oak* fut bientôt attaqué par M. de Beauharnais; M. de Courserac aborda *le Chester; Duguay-Trouin se réserva le Cumberland; le Devonshire* et les autres bâtimens plus affalés sous le vent restèrent au comte de Forbin. En faisant route sur *le Cumberland*, Duguay-Trouin essuya la bordée du *Chester*, à laquelle il ne répondit pas. Son équipage était couché à plat-ventre sur le pont. *Le Chester*, trompé sur l'attitude de Duguay-Trouin, laissa arriver sur lui afin de le maintenir plus long-temps sous son feu; mais tout-à-coup celui-ci vint au vent, et par ce mouvement engagea dans ses grands haubans le beaupré du *Cumberland*, qui ne put éviter cet abordage. Alors il fit un feu si terrible de son artillerie et de sa mousqueterie, que le pont et les gaillards de l'ennemi furent bientôt jonchés de morts. M. de la Jaille, qui ne pouvait en ce moment s'approcher de son commandant à cause de sa position, s'en fut aborder *le Cumberland* bord à bord, en jetant sur son pont tout son équipage. Le beaupré du vaisseau anglais venait enfin de se briser, et Duguay-Trouin ne pouvait plus, qu'avec beaucoup de peine, lancer son monde à l'abordage. Pourtant un contre-maître parvint à franchir le bord; mais au moment où il abattait le pavillon ennemi, un groupe de soldats anglais s'élança sur lui, et il n'eut que le temps, avec une présence d'esprit admirable, de se lancer à la mer, emportant son trophée. Une chaloupe du vaisseau ennemi, qui était à la traîne, lui servit pour rejoindre un des bâtimens français.

Le Cumberland était réduit. Duguay-Trouin s'en détacha pour juger la face du combat général. M. de Courserac s'était rendu maître du *Chester*, et *le Rubi* amenait pour Forbin. Un désastreux événement avait fait échapper *le Royal-Oak* à M. de Beauharnais. Le feu, au milieu de l'action, avait envahi l'arrière et communiqué à un amas de gargousses; les ponts et les gaillards avaient été dévastés, et plus de cent hommes avaient péri dans l'explosion.

Duguay-Trouin, qui se trouvait le plus au vent, prit d'abord la poursuite du *Royal-Oak*, qui fuyait en serrant le vent. Il gagnait déjà un bon sillage sur l'ennemi, lorsqu'il s'aperçut qu'une des frégates de l'escadre française pliait sous les bordées formidables du *Devonshire*. Abandonnant le soin de sa propre gloire, il laissa arriver sur le vaisseau ennemi. *Le Devonshire* n'était pas seulement redoutable par sa grandeur et ses quatre-vingt-douze pièces d'artillerie, mais encore par la force de son équipage, qu'augmentaient encore plusieurs centaines d'hommes de troupes qui passaient en Portugal sous son pavillon. Le feu de l'ennemi fut si violent, si nourri, qu'en moins de trois quarts-d'heure de combat à portée de pistolet, il mit trois cents hommes hors de combat à bord du vaisseau français. Duguay-Trouin n'osait l'accrocher, parce qu'il remarquait depuis long-temps une énorme colonne de fumée qui s'élevait de la poupe et qui lui donnait des soupçons d'incendie; pourtant, comme le désastre augmentait d'instans en instans sur son bord, Duguay allait se décider à

aborder *le Devonshire*, lorsqu'un de ses lieutenans lui fit observer que l'incendie s'était déclaré sur le vaisseau ennemi, et que la flamme, qui se faisait jour par les ouvertures du pont, gagnait déjà les haubans et la voilure. Duguay-Trouin ne songea plus qu'à s'éloigner pour préserver son bâtiment du contact de ce désastre. L'événement justifia la prudence de sa mesure; à peine en était-il à quelques encâblures, que, l'incendie se développant avec rapidité sous l'action de la brise, tout le pont du vaisseau ennemi ne fut plus bientôt qu'une fournaise, qui en moins d'un quart-d'heure le consuma entièrement. Sa mâture croula peu à peu, en élevant parfois les flammes jusqu'à une hauteur inouïe. Tout périt sur *le Devonshire*, les uns par le feu, les autres dans la mer. Il était impossible qu'on se hasardât à les approcher, dans la juste crainte de l'explosion qu'allait déterminer l'incendie de la Sainte-Barbe. L'événement réalisa bientôt ces prévisions : toute l'escadre et le convoi furent couverts des débris qu'arracha l'explosion au malheureux vaisseau ruiné.

Pendant ce dernier combat, les divisions françaises s'étaient efforcées de rejoindre les membres séparés du convoi : il ne restait plus d'ennemis à combattre. Les bâtimens français se rallièrent et firent voile pour différens ports de France, avec trois vaisseaux anglais et soixante bâtimens de transport. Plusieurs corsaires profitèrent de la déroute de ce convoi, et firent particulièrement des prises considérables. Le peu de bâtimens qui s'échappèrent se réfugièrent en Irlande, sous la protection du *Royal-Oak*. Pas un ne réussit à atteindre le Portugal.

Un officier de marine.

MŒURS CRÉOLES.

Le Planteur (1).

Ce fut, autant que j'ai pu m'en assurer, vers la fin de l'année 1772, quelques mois avant l'expédition du colonel Fourgeoud contre les nègres rebelles de Surinam, qu'un grand bâtiment, venant d'Amsterdam, déposa sur le quai de Paramaribo le jeune Jansen Houtwyn, pauvre, venant chercher fortune et décidé à l'obtenir. Dans ce bon temps de la traite, passé probablement sans retour, faire fortune n'était pas chose bien difficile dans les colonies, et tout fils de bonne mère, qui se sentait le courage de partir pour les îles, ou qu'une prudente famille envoyait faire pénitence de ses fredaines, était un grand sot, si tôt ou tard il ne se mettait à même de jouer le rôle d'un oncle de comédie. Aujourd'hui, c'est une autre affaire.

Qui eût perdu de vue, en ce moment, Jansen Houtwyn, et l'eût retrouvé douze ans plus tard, n'eût certes pas reconnu dans le riche planteur de la Comewine, propriétaire de quinze cents esclaves, membre du conseil de justice de la colonie, écrasant les plus orgueilleux du luxe de ses chevaux et de ses équipages; n'eût pas reconnu, dis-je, dans ce parvenu superbe, l'humble jeune homme qui, à son arrivée, s'était estimé heureux d'obtenir une place de sous-officier sur l'habitation dont il était alors le maître. Pendant deux ans il avait fait un rude métier; surveillant les nègres dans les plantations depuis les premiers rayons du jour jusqu'à la nuit, exposé aux pluies diluviennes de l'hivernage ou au soleil brûlant de la saison sèche, en proie à la fièvre du pays ou dévoré des maringouins; de plus, faisant maigre chère. Mais son zèle et son entente de la chose l'ayant fait remarquer, il était devenu officier, puis teneur de livres, puis régisseur en chef à 10,000 fr. d'appointemens; puis enfin maître de l'habitation à la mort du propriétaire, et tout ce que nous l'avons vu plus haut.

Ainsi, Jansen Houtwyn avait toujours été croissant en richesses et en honneurs. Mais, en même temps, pour parler comme il l'eût fait, son compte allait grossissant là haut, et l'ange qui tient les écritures du ciel n'avait jamais passé un jour de ces douze années sans avoir à enregistrer la plainte de quelque esclave fouetté, mutilé, torturé, qui s'élevait douloureuse jusqu'à lui, ou quelque acte de luxure qu'il recueillait en rougissant. La colonne du débit de ce compte était donc lamentablement noire et chargée : quant à la colonne opposée, elle était toute blanche ou peu s'en faut.

Mais, ici-bas, on jugeait autrement de la vie du planteur. Les blancs enviaient son opulence et tenaient à honneur d'être invités à ses fêtes. Sa voix était prépondérante dans le conseil : un signe de sa tête n'était pas sans importance. Qui n'eût, en effet, recherché les fêtes de Jansen? Ses festins étaient longs et splendides; ses convives buvaient dans le cristal et dans l'or les vins du Cap et de France, de la Grèce et des Canaries; de jeunes filles esclaves, choisies entre les plus belles et les plus voluptueuses, à demi voilées de tissus transparens, circulaient autour de la table chargée des mets des deux mondes, agitant l'air avec de larges éventails : le bruit des instrumens se mêlait aux transports de joie. Ainsi s'écoulaient les jours du planteur à la ville, et quand il se rendait sur son habitation, deux ou trois fois dans l'année, il retrouvait d'autres jeunes filles autour

(1) Nous aimons à reposer l'esprit du lecteur sur une idée consolante, en lui faisant remarquer que cette peinture odieuse du sort des nègres, se rapporte à la date de 1772, et que depuis lors la condition des esclaves n'a cessé d'être améliorée par les réglemens successifs des métropoles et par les progrès de la civilisation dans les possessions d'outre-mer.

(*N. du R.*)

de sa table, d'autres vins à boire dans le cristal ou dans l'or, et d'autres nuits de caresses et d'amour. Cette prospérité dura de longues années.

Par une matinée resplendissante d'octobre, à l'époque de la récolte des cannes, une belle embarcation, montée par huit vigoureux nègres, curieusement sculptée sur tous ses plats-bords, et portant à l'arrière une cabine à claire-voie, dorée, avec des rideaux de mousseline blanche des Indes, fuyait dans la rade de Paramaribo, évitant de droite et de gauche les navires à l'ancre, dont les matelots la regardaient passer, nonchalamment appuyés sur les bastingages. Quatre jeunes nègres, vêtus de riches livrées et perchés sur la cabine, exécutaient sur le cor des airs alors à la mode dans les concerts de la Hollande, dont ils faisaient retentir au loin le fleuve et les forêts de ses bords. Cette embarcation portait Jansen, couché mollement sur de frais coussins remplis de feuilles de bananiers et recouverts de fines nattes. Elle traversa obliquement le fleuve, et longeant la rive opposée à la ville jusqu'à la hauteur du fort d'Amsterdam, elle tourna brusquement sur la droite, et entra dans la Cottica, qui, dans cet endroit, vient mêler ses eaux rafraîchies par les ombrages des bois aux tièdes eaux de la Surinam.

L'embarcation volait sous les coups redoublés des rameurs; les riches habitations, les champs de cannes à sucre, de cotonniers, de caffiers verts, les terres inondées et leurs palétuviers disparaissaient tour à tour sur les deux rives, comme la scène changeante d'un panorama mobile. Bientôt elle entra dans la Comewine aux eaux limpides, aux riantes solitudes, troublant de ses fanfares et du bruit de ses pagaies le silence des déserts. Les habitations devinrent plus rares, la végétation plus sauvage, et le surlendemain elle déposa son maître sur une plantation immense, mais isolée et perdue dans les forêts.

Jansen venait, suivant sa coutume, inspecter les travaux de la récolte. Son principal régisseur accourut le recevoir, et, l'aidant à mettre pied à terre, l'accompagna, chapeau bas, jusqu'à une superbe maison entourée de vastes dépendances, derrière laquelle on pouvait voir à distance les cases des nègres alignées sur un triple rang, et formant par leur réunion un village. Autour de cette opulente demeure passaient et repassaient des esclaves affairés et silencieux; d'autres montraient leurs figures noires aux fenêtres, et une partie du sérail du planteur était accourue sous la galerie pour être témoin de son arrivée. Depuis plusieurs jours il était attendu. Jansen entra sous la galerie, prêtant l'oreille aux longs récits du régisseur, et s'arrêta pour jeter un coup-d'œil sur sa propriété où tout était mouvement et travail. Dans le lointain, les carrés verdoyans de cannes s'éclaircissaient rapidement sous le sabre des esclaves; de pesantes barques naviguaient lentement sur les canaux; d'autres abordaient au moulin qui dévorait leurs charges; des amas de cannes écrasées séchaient au soleil; sous les hangars se pressaient de longues files de barriques déjà pleines des produits de la récolte. Jansen vit ce spectacle en homme accoutumé à jouir de ses richesses.

Le lendemain, à son réveil, le planteur assis majestueusement dans un fauteuil, sa maigre et bilieuse figure ombragée par un large chapeau de feutre à ganse d'or, et fumant sa pipe avec la gravité d'un rajah indien, rendait la justice sous sa galerie. Une bande de négrillons joufflus, au ventre rebondi, venait de passer devant lui, sous la conduite d'une vieille négresse, en criant trois fois : « Bonjour, maître ! » et en frappant des mains. Le régisseur parut d'un air sombre.

« La récolte ne fait que commencer, dit-il, et déjà vos nègres se plaignent de ce qu'on les fait travailler vingt heures sur vingt-quatre ! cette nuit, l'un d'eux a osé me faire des représentations.

— Des représentations !..... s'écria Jansen, bondissant sur son siége et les yeux étincelans; faites-le venir pour recevoir cent coups de fouet, ici, en ma présence. »

Peu d'instans après, un nègre de haute taille parut, un homme qui, en posant la main sur le planteur, l'eût écrasé; mais le hasard avait interverti les rôles. Il s'arrêta devant son maître, le regardant d'un air calme.

« Michaël !... » Le nègre fronça le sourcil. « Les blancs m'appellent Michaël; dans mon pays, mon nom est Fadlalah. — J'avais dit cent, reprit le planteur; maintenant, c'est deux cents. Michaël...

— Merci, maître, interrompit Fadlalah en souriant. — C'est deux cent cinquante. Michaël, tu as déjà été maron ?... » Le nègre releva la tête. « Oui, maître, je suis allé une fois en maron dans les bois. J'ai rencontré le tigre dans les bois, et le tigre a tremblé dans ces mains. Quand le tigre y tombait, c'était un tigre mort. » Et il montrait des bras et des mains à faire peur.

« Ce sera trois cents ! cria Jansen furieux. Tu l'as voulu ; couche-toi là, misérable ; si tu ajoutes un mot... » Fadlalah resta immobile.

« Maître, Fadlalah est fort et peut travailler long-temps sans dormir ; mais Fadlalah a une femme et de petits enfans qui ne peuvent pas veiller comme lui ; laissez-les dormir un peu ; Fadlalah travaillera à leur place, et restera toujours bon nègre.

— Ta femme ! tes enfans ! » dit Jansen avec un rire amer ; et se tournant vers le régisseur : « Demain, vous armerez une barque, et vous les ferez conduire à Paramaribo pour les vendre, dussé-je perdre deux cents francs au marché.

— Grâce ! maître, grâce ! s'écria le nègre tom-

bant à genoux et étendant les mains vers le planteur; mes enfans n'ont rien fait; ne les punissez pas pour Fadlalah. Grâce, maître!» Et voyant sa prière inutile, il s'élança, en bondissant comme un jaguar, pour sauter sur Houtwyn; mais le régisseur et trois robustes nègres de la maison, se précipitant sur lui, le terrassèrent.

Jansen avait pâli, autant de surprise d'une audace aussi inouïe, que de frayeur. C'était la première fois qu'il voyait, lui Jansen, dont le nom faisait frissonner les nègres, rien qu'à l'entendre prononcer, un esclave lui tenir tête. Il s'était levé et se promenait à grands pas sous la galerie, les lèvres contractées par la fureur, et broyant entre ses doigts le tuyau de sa pipe qu'il venait de briser contre terre. Il avait beau jeu, en vérité. A cette époque, la loi punissait par la perte d'un membre tout esclave qui osait lever la main sur un blanc, et Fadlalah, livré à la justice, eût été heureux de racheter sa vie au prix d'un bras ou d'une jambe, au choix de son maître. Mais Jansen voulait mieux que cela.

. . . .

La famille du nègre fut vendue; lui réduit, dans peu de temps, à n'être plus qu'une chose pour laquelle on n'a pas encore inventé de nom, un corps vivant sorti des mains des bourreaux après avoir tout éprouvé, hors le coup de grâce.

Le malheureux résistait encore; une lutte horrible s'était établie entre lui et son maître, à qui se lasserait, l'un de punir, l'autre de braver les supplices. Ses forces cédèrent enfin à un dernier châtiment emprunté à l'enfer, et dont Surinam a été plus d'une fois témoin. Sanglant, couvert d'ulcères et hideux à voir, il fut enchaîné près du fourneau de la sucrerie, sans autre aliment que de l'eau et des bananes crues, nourriture avec laquelle l'homme le plus robuste ne saurait prolonger son existence au-delà d'un mois. Là, exposé à la chaleur dévorante de la fournaise qui, nuit et jour, reflétait sa lueur rougeâtre sur ses membres amaigris, se tordant sans pouvoir dérober aucune partie de son corps à ce lent et affreux supplice, Fadlalah sentit que son courage allait s'éteindre; mais la folie vint à son secours: la pensée abandonna son cerveau épuisé, ou, flottant dans un délire tranquille, ne jetait plus qu'une lueur incertaine comme d'une lampe défaillante. Sa fin paraissait inévitable et prochaine.

Les pluies vinrent tard cette année-là. La récolte avait été superbe, et le planteur eut le temps de la terminer sans en rien perdre. Ses nègres, il est vrai, n'avaient eu de repos ni jour ni nuit, et quelques-uns étaient morts à la peine; mais il faisait deux cents barriques de sucre de plus qu'à l'ordinaire, et, toutes pertes calculées, il y gagnait et de reste. Il partit dans toute sa gloire, en donnant, dans un moment d'humanité, l'ordre de mettre son nègre en liberté.

Une année s'écoula, année de splendeur et de joie pour le planteur, mais dont chaque jour devait être sans anniversaire pour lui. La coupe était remplie: la main de Balthazar était prête. Son esclave avait été délivré de ses fers: l'insensé! que ne l'avait-il laissé s'éteindre? Un de plus n'eût pas pesé beaucoup dans la balance. Fadlalah, libre, mieux nourri, avait repris peu à peu ses forces; ses muscles se dessinaient de nouveau sur ses membres athlétiques; seulement le ressort de l'intelligence paraissait à jamais brisé dans sa large et forte tête. Etait-ce imbécillité réelle ou ruse de nègre? C'est ce qu'on n'a jamais su. On le traitait assez doucement, car il avait perdu tout envie de s'enfuir. De son propre mouvement, il s'était installé pêcheur de l'habitation, et on l'avait laissé faire: il gagnait du moins sa nourriture à ce métier. Quant à la vengeance, le pauvre fou n'y pensait sans doute guère. Ses compagnons d'esclavage ne s'étaient jamais mieux portés; le feu ne consumait pas les plantations, les animaux domestiques erraient paisiblement sans qu'on en trouvât jamais un de mort par une cause inconnue. Il n'y avait donc rien à craindre de la part de Fadlalah.

Les cannes à sucre jaunirent encore une fois; la barque du planteur parut de nouveau dans la Comewine. Quinze jours se passèrent sur l'habitation dans les travaux accoutumés.

Enfin l'heure de la rétribution sonna: le compte de Jansen allait se régler là-haut. On le vit, un soir, au sortir de table, prendre son fusil et se diriger, accompagné seulement de son petit nègre favori, sur les bords de la crique, près des canots de l'habitation. Fadlalah revenait de la pêche à son heure ordinaire. Le planteur lui donna l'ordre de le conduire sur une plantation voisine; on vit le nègre sauter dans un canot, et, le dégageant de ceux qui l'entouraient, le conduire près du bord, afin que son maître pût y entrer sans peine.

Jansen entra dans la barque, et, s'étendant sous la tente de l'arrière, tira l'un des rideaux pour affaiblir l'éclat de la lune dont les rayons tombaient sur son visage. Le petit nègre se mit à la barre, et Fadlalah, appuyant sa pagaie contre le rivage, poussa d'un seul coup le canot au milieu de la Comewine.

C'était une de ces nuits qu'aucune langue humaine ne saurait peindre, une nuit des déserts de la Guyane. La lune planait sur les forêts endormies, couvrant leurs cimes d'un tapis argenté, et changeant leurs troncs en fantômes. Hors une voix lointaine, de petits cris étouffés d'oiseaux, le frémissement de la couronne d'un palmier dans les airs, le battement d'aile d'un héron dans les palétuviers, tout était au repos dans la nature. Des lampyres jouaient comme de légers phosphores dans les broussailles; l'air était tiède avec une senteur de marécage.

L'habitation est déjà loin. Pendant un quart-d'heure la barque a glissé rapide, silencieuse comme un oiseau de nuit, à la surface unie de la crique; mais Fadlalah s'est ralenti; sa pagaie ne plonge plus qu'à de longs intervalles dans l'onde; de temps en temps elle repose sur ses genoux, et alors il semble en proie à l'attente, ou bien il tourne la tête et se penche, l'imprudent, pour regarder dans l'asile de son maître. Ses forces sont-elles épuisées, ou veut-il faire de nouveau connaissance avec le fouet du commandeur? Une fois même il s'est levé; sa tête crépue a pénétré dans la tente, et il a osé y prendre quelque chose qu'il a déposé avec précaution dans la crique: l'objet a disparu sans autre bruit qu'un imperceptible murmure.

Au détour d'une pointe, la Comewine s'enfonce en ligne droite sous d'épais ombrages pour reparaître brillante de clarté à l'extrémité du canal. Fadlalah a retrouvé sa vigueur accoutumée; il précipite de nouveau les coups de sa pagaie; le canot vole pendant quelques instans dans les ténèbres, et s'arrête à la lumière. Une savanne noyée s'étend à perte de vue sur la droite de la crique; les arbres de la forêt projettent de grandes ombres à sa surface; çà et là se dresse immobile une touffe échevelée de bambousiers, ou la tige grêle d'un palmier sur la cime duquel s'est perché quelque sapajou qui se gratte et fait sa grimace à la lune.

Cette fois Fadlalah a déposé sa pagaie sur le banc du canot, et s'est dressé de toute sa hauteur. Cependant il paraît indécis; les bras croisés, il contemple en silence la tente où dort son maître. Ses yeux blancs ont retrouvé leur expression d'autrefois; sur ses lèvres erre un sourire étrange et qui sera fatal à quelqu'un. Il se retourne du côté de la nappe d'eau et pousse un cri doux et plaintif, puis prête l'oreille... Tout se tait aux environs... Il recommence plus doux et plus plaintif que la première fois, puis écoute encore... Au loin, dans la savanne, un bruit se fait entendre comme d'un corps tombant dans l'eau, et un cri pareil a répondu au sien. Fadlalah fait un signe de joie : « Ah! le caïman connaît encore Fadlalah! »

A dix reprises différentes il a renouvelé son appel, et dix fois on lui a répondu; mais maintenant ce n'est plus une voix isolée. A droite, à gauche, de loin, de près, des cris pareils à des aboiemens sortent des roseaux, se multiplient et se croisent en se rapprochant du canot. La savanne s'éveille; des monstres cuirassés de larges écailles s'agitent de toutes parts, plongent ou nagent en montrant leurs dos verdâtres à découvert. Cinq minutes après, vingt museaux béans se faisaient voir hors de l'eau, à deux pas de la barque. Le rideau de la tente s'ouvrit brusquement.

« Qu'est-ce que j'entends là? s'écria le planteur, que l'immobilité du canot et le bruit avaient tiré de son sommeil.

— Silence! maître, là-bas, dans la savanne, le caïman appelle ses petits; pauvre caïman! comme Fadlalah, il a perdu ses petits!

— Pagayeras-tu, misérable? cria James écumant de fureur.

— Silence! maître, le caïman connaît Fadlalah le pêcheur, et Fadlalah ne connaît plus de maître. La lune fait taire le caïman; mais Fadlalah sait le faire parler toujours. »

Le planteur, hors de lui, voulut s'élancer de la tente; mais son nègre, étendant la main, le fit retomber comme un faible enfant.

« Ah! scélérat! tu portes la main sur ton maître! Mon fusil, Quaco! donne-moi mon fusil; tu es libre, mon bon Quaco, si tu me donnes à l'instant mon fusil. »

Quaco voulut faire un mouvement; mais son regard rencontrant celui de Fadlalah, il quitta la barre en tremblant, et se blottit sous la plate-forme de la tente.

Le planteur cherchait son fusil, mais ce fut peine perdue: il était à une demi-lieue de là dans le fond de la crique. Fadlalah le regardait faire en silence. Alors James vit bien que c'était fait de lui, et que son heure était arrivée; il jeta un regard effaré sur son nègre, qui lui parut avoir dix pieds de haut; des frissons glacés couraient dans tout son corps, et l'œil du nègre, agissant sur lui comme celui du crotale sur un petit oiseau, il recula machinalement, et se tapit en se pelotonnant dans un coin de la tente, la bouche béante, les yeux étrangement ouverts. Peut-être en ce moment songea-t-il à sa vie passée, mais ce fut sans recommander son âme à Dieu.

Les caïmans poussèrent leurs cris lugubres et firent claquer leurs mâchoires.

« Silence! mes caïmans; le maître n'est pas encore prêt... pauvre maître! »

Fadlalah resta immobile encore quelques minutes. Enfin, alongeant le bras sous la tente, il en retira sans efforts le planteur presque sans connaissance, et le prenant entre ses bras, comme fait une mère de son nourrisson, il le caressait:

« Vous, monsieur James, vous toujours bon maître; ce n'est pas vous qui avez pris à Fadlalah ses petits : oh! non, n'est-ce pas? Fadlalah bon autrefois; maintenant Fadlalah fou! Fadlalah méchant! oh!... »

Il éclata de rire et laissa tomber le planteur dans l'eau.

On ne put rien distinguer. Ce fut une mêlée horrible, un froissement d'écailles, d'arêtes de fer, un tourbillon d'eau, d'écume dans l'air, qui secoua la frêle barque comme une tempête sur mer. Le reste se passa sous l'onde. Rien ne parut à la surface, si n'est un nuage sanglant que la paisible Comewine emporta dans son cours. Le

nègre le suivit de l'œil un instant; puis, s'asseyant sur son banc, il prit sa pagaie, et en deux coups atteignit le rivage opposé. Il sauta à terre et s'enfuit marron dans les bois.

Huit jours après, le placard suivant était affiché sur la grande place et dans les principales rues de Paramaribo :

« Par ordre du conseil de justice de cette colonie, il est fait savoir à tous qu'il est accordé deux mille florins à tout blanc, mille florins à tout mulâtre ou nègre libre, la liberté à tout esclave qui livrera mort ou vif le nommé Michaël, dit Fadlalah, esclave de l'honorable M. James, de son vivant membre de ce conseil, et assassiné par ledit Michaël, dit Fadlalah. »

Suivait le signalement du coupable.

« Les commandans des postes militaires de la Sarameca, de la Cottica, du Maroni et autres rivières, feront connaître cet avis aux Indiens de leurs districts respectifs. La prime pour lesdits Indiens sera de cinq cents florins en argent ou en marchandises, à leur choix.

» *Le secrétaire du conseil*, Daniel VOORYMS. »

Deux ans se passèrent sans que personne vînt réclamer la prime. A cette époque, pendant la saison des pluies, un Indien Arrowouka, venu des bords de la Sarameca, se présenta un matin chez M. Daniel Vooryms, et demanda audience. Introduit en présence de l'honorable secrétaire, il lui fit le salut indien sans proférer un mot, et, ouvrant un panier en jonc qu'il avait apporté, il en tira, par les cheveux, une tête noire qui paraissait coupée depuis peu. Sur quoi, l'habile magistrat voyant du premier coup-d'œil que cette tête n'avait qu'une oreille, et portait d'autres signes à lui connus : « C'est, dit-il, la tête du nègre Michaël, dit Fadlalah, l'assassin de notre ami et collègue, le regretté M. Houtwyn. — Que l'on donne à ce brave Indien la récompense promise. »

Th. LACORDAIRE.

Recherches historiques.

—

DESCENTES FAITES OU TENTÉES EN ANGLETERRE.

Alfred le Grand, qui régnait vers le IXe siècle, est le premir roi d'Angleterre qui ait opposé quelque résistance aux ennemis qui ont traversé la mer pour attaquer cette île.

Edgar, vers la fin du Xe siècle, devint plus puissant sur la mer. Depuis son règne, il y a eu vingt-quatre invasions ou tentatives majeures, sans compter quelques petites expéditions avec succès variés, mais qui n'eurent aucune de suite très-fâcheuse.

Première. — Guillaume, duc de Normandie, part des côtes de ce duché, avec une flotte de neuf cents voiles. Il débarque toutes ses forces, sans opposition, à Pemzay, en Sussex, le 29 septembre 1066; et une seule bataille, qu'il gagne près d'Hasting, sans avoir aucun parti dans le royaume, lui en assure la conquête.

Deuxième. — Robert, fils aîné de Guillaume, et duc de Normandie, entre en Angleterre, en 1101, par Portsmouth, sans éprouver de résistance, et il y trouve un parti prêt à se joindre à lui. Cependant l'archevêque Anselme harangue l'armée avec tant d'éloquence, qu'il l'entraîne dans le parti de Henri Ier, frère de Robert. Il porte les soldats à lui renouveler le serment qu'ils lui avaient déjà prêté, et l'entreprise de Robert échoue. Les deux frères font la paix.

Troisième. — Maud, fille de Henri Ier, et veuve de l'empereur Henri V, arrive en Angleterre, l'an 1139, avec cent quarante hommes. Les barons, mécontens, la joignent avec une foule de peuple. Une guerre civile s'allume; on exerce des deux côtés les plus cruelles barbaries. La fortune, pendant sept ans, se partage et varie beaucoup : enfin le parti de Maud s'affaiblit, et elle retourne en Normandie, en 1146.

Quatrième. — Isabelle, femme d'Edouard II, débarque à Harwich, le 28 septembre 1326, avec une armée qu'elle y conduit du Hainaut; elle y est renforcée par les ennemis des Spencer. Elle se saisit de son mari, et le force de remettre la couronne à son fils, le 22 janvier 1327.

Cinquième. — Le duc de Lancastre est rappelé en Angleterre, pendant l'absence de Richard II, qui était alors en Irlande. Il part avec trois vaisseaux, montés seulement de quatre-vingts soldats. Avec cette poignée d'hommes, il descend à Ravenspur, dans le comté d'York, au mois de juillet 1399, et il y est joint par un très-fort parti. Le roi revient, et ne se trouvant pas en état de lui résister, il lui remet sa couronne le 30 septembre.

Sixième. — Sous le règne du malheureux Henri VI, les Français débarquent en Angleterre, le 28 août 1457. Ils prennent et pillent la ville de Sandwich, dans le comté de Kent, et s'en retournent chargés de butin. Jamais expédition de ce genre, au rapport des historiens, ne fut ni mieux concertée, ni mieux exécutée.

Septième. — La femme de Henri VI part de France, en 1462, avec un petit nombre de vaisseaux et cinq cents hommes. On l'empêche de débarquer à l'embouchure de la Tyne; elle perd une partie de son monde, mais elle débarque enfin à Berwick, d'où, renforcée par les Ecossais, elle pénètre en Angleterre. Ses troupes sont défaites à Exham; et elle fuit avec son mari en Ecosse. Edouard IV conclut une trêve avec les Ecossais;

ce qui oblige la reine à regagner le continent. Henri VI se cache en Angleterre; il y est bientôt découvert et renfermé dans la tour de Londres, en 1463.

Huitième. — Le comte de Varwick part de France, en 1470, à la tête d'une flotte bien armée : celle du duc de Bourgogne, qui l'attendait à l'embouchure de la Seine, pour l'intercepter, est dispersée par la tempête, la veille du départ du comte. Celui-ci débarque à Dartmouth, où il trouve du renfort. Il chasse Edouard IV d'Angleterre, et délivre Henri VI de sa captivité : le 26 novembre suivant, Edouard IV est déclaré convaincu de haute-trahison.

Neuvième. — Le même Edouard IV part, en 1471, avec dix-huit vaisseaux et deux mille hommes, que lui fournit le duc de Bourgogne. Il voulait débarquer à Norfolk; mais la côte étant trop bien défendue, il débarque à Ravenspur, et donne la bataille de Barnetfield, qui lui fait recouvrer la couronne.

Dixième. — La femme de Henri VI revient une seconde fois, avec une flotte et des troupes françaises. Elle débarque, en 1471, à Weymouth, où elle apprend la défaite de Warvick, et se retire d'abord dans une abbaye. Ensuite son parti l'encourage à faire quelques tentatives, mais elle perd la bataille de Tewkesbury.

Onzième. — En 1484, le comte de Richmond s'embarque en Bretagne avec quarante bâtimens et cinq mille hommes. Sa flotte est dispersée par la tempête : son vaisseau est le seul qui aborde en Angleterre, dans le comté de Dorset, et le comte a le bonheur de se sauver.

Douzième. — Le même revient l'année suivante, avec assez peu de monde. Il débarque à Milford-Haven, dans le pays de Galles, sans y trouver d'opposition, parce que Richard III en avait retiré sa flotte. Richmond se fait suivre par un nombreux parti. Il marche vers Londres, rencontre Richard III à Bosworthfeld, remporte sur lui une victoire complète, et s'empare de la couronne le sixième jour après son débarquement.

Treizième. — Lambert Simnell, qui prétend, comme comte de Warvick, être l'héritier de la maison d'York, est reçu comme roi en Irlande, l'an 1486. La duchesse de Bourgogne envoie à son secours deux mille hommes : il débarque, l'an 1487, à Towdray, en Lancashire. Il se fait peu de partisans, et est défait à la bataille de Stock, près de Newark. Il y est fait prisonnier, et réduit à son premier état de marmiton.

Quatorzième. — Perkin Warbeck, se disant duc d'York, fils d'Edouard IV, est reconnu comme tel à la cour de Bourgogne et par les Irlandais. Il fait ses premières tentatives du côté de Kent, et ne peut y débarquer. En 1495, il entre en Ecosse, y est reçu par le roi Jacques, qui, l'année suivante, passe avec lui en Angleterre. Comme personne ne se joint à eux, ils se contentent de piller, et regagnent l'Ecosse.

Quinzième. — Perkin, obligé de quitter l'Ecosse, passe en Irlande, où il est encouragé par les ennemis de l'Angleterre. En 1497, il ose, avec cent quarante hommes et quatre petites barques, faire une descente à Cornwall. Son entreprise sur Exeter ne réussit pas; il abandonne son armée, quoique forte alors de sept mille hommes, se réfugie à Beuly, et se rend au roi. Après avoir servi de jouet à toute la cour, il est mis au pilori, et pendu à Tiburn, en 1499.

Seizième.—Philippe II, roi d'Espagne, rassemble, en 1588, une flotte de cent trente-quatre bâtimens, et une armée de vingt mille hommes, à qui le duc de Parme devait en joindre cinquante mille. Son projet, en rassemblant des forces si considérables, n'était pas moins que de conquérir l'Angleterre. La reine Elisabeth avait une flotte à Plymouth et une autre de quarante bâtimens sur les côtes de Flandre pour s'opposer au duc de Parme. Vingt mille hommes gardaient les côtes, vingt-trois mille étaient campés à Tilbury, et trente-six mille étaient auprès d'elle pour la défense de sa personne. La flotte espagnole, après avoir essuyé une tempête, s'approche des côtes d'Angleterre, du côté de Calais. Howard et Seymour la suivent de près, avec cent quarante vaisseaux, et l'attaquent avec des brûlots d'une nouvelle invention. Les Espagnols sont obligés de se retirer précipitamment : dans leur fuite, ils sont encore battus par la tempête, et ne revoient les côtes d'Espagne qu'avec un tiers de la flotte avec laquelle ils étaient partis.

Dix-septième. — Charles II s'embarque, le 12 juin 1650, avec une petite flotte, sur les côtes de Flandre. Il échappe à tous les vaisseaux qui l'attendaient, et débarque, le 23 du même mois, au nord de l'Ecosse, qui se déclare pour lui; il y rassemble une armée d'environ vingt mille hommes. Cromwell, général des troupes parlementaires, vient au-devant de lui, force son camp à Dumbar, le 1er septembre même année, et s'empare d'une partie de l'Ecosse. Charles II veut essayer ses forces en Angleterre, et passe par Stirling. Cromwell le suit avec une armée très-supérieure, et remporte sur lui une victoire complète à Worcester. Le roi, au travers des plus grands dangers, regagne son vaisseau à Shorcham, et débarque le même jour, 15 octobre, sur les côtes de Normandie.

Dix-huitième. — Le duc de Monmouth part du Texel, le 24 mai 1685, avec un seul vaisseau de guerre de trente-deux canons, deux alléges et quatre-vingt-deux soldats. Il trompe la vigilance des vaisseaux ennemis qui épiaient son passage; il débarque à Lyme, le 11 juin, y rassemble du monde et y apprend avec douleur la défaite du comte d'Argyle, qui était de son parti. Il va au-devant de l'armée royale, l'attaque à Sedge-

more, le 6 juillet, est battu, fait prisonnier, et décapité le 15 du même mois.

Dix-neuvième. — Le prince d'Orange part de Briel, le 19 octobre 1688, avec une flotte de cinquante vaisseaux de guerre, vingt-cinq frégates, vingt-cinq brûlots, et près de quatre cents bâtimens de transport, pour quatre mille chevaux et dix mille soldats qui l'accompagnaient. Ils sont dispersés par une tempête, mais ils se rassemblent à Helvoëtsluys, et se remettent en mer. Quoique cette flotte formât une chaîne de sept lieues de long, et que le trajet fût de plus de six heures, elle passe, à la faveur des brouillards, au travers d'une flotte anglaise de soixante-et-une voiles; le même vent qui la conduit à Torbay empêche la flotte anglaise de la poursuivre. Les Hollandais débarquent, le 4 novembre, sans trouver aucune résistance. La plus grande partie de l'armée du roi Jacques l'abandonne, et Guillaume monte sur le trône, sans avoir essuyé de combat.

Vingtième. — Jacques II part de Brest, le 12 mars 1689, sur une flotte française composée de quatorze vaisseaux de guerre, de six frégates et de trois brûlots, et prend terre à Kingsale, en Irlande; ses partisans se réunissent à lui, la France lui envoie un secours de quarante mille hommes. Ce prince perd beaucoup de temps aux siéges infructueux de Londonderry et d'Enniskillen. On envoie contre lui une armée fort inférieure en nombre. L'année suivante, 1690, le roi Guillaume passe en Irlande, à la tête d'une autre armée, et gagne la fameuse bataille de la Boyne, le 1er juillet. Le roi Jacques fuit vers Dublin, et se retire en France sur un vaisseau de cette nation.

Vingt-unième. — En 1692, ce même prince se rend à la Hogue en Normandie, où il trouve une nouvelle armée d'environ vingt mille hommes, qui devait s'embarquer sur quarante à cinquante vaisseaux de guerre, et trois cents bâtimens de transport prêts pour la descente. Les vents contraires les retiennent au port pendant un mois. A peine sont-ils en route, que l'amiral Russell vient au-devant d'eux, à la tête des flottes d'Angleterre et de Hollande réunies, ce qui faisait environ le double des forces françaises. Le roi Jacques est battu; les Anglais prennent sept vaisseaux français, et en brûlent quatorze dans la baie même de la Hogue. Le roi Jacques, après cet échec, retourne, pour la dernière fois, à Saint-Germain.

Vingt-deuxième. — Le prétendant s'embarque à Dunkerque, le 17 mars 1708, sur une flotte française de vingt-six vaisseaux de guerre, la plupart de 40 canons, avec six mille hommes. L'amiral Georges Byng était sur les côtes de Flandre, avec une flotte de quarante voiles, pour observer les mouvemens des Français; ceux-ci veulent prendre le large; Byng va les attendre devant Edimbourg, où ils se rendent. A l'aspect de sa formidable flotte, les Français reculent; Byng les poursuit, et leur prend un vaisseau. Les vents contraires les empêchent de se retirer à Inverness; ils sont obligés de revenir à Dunkerque, après avoir essuyé beaucoup de mauvais temps, et avoir perdu quatre mille hommes.

Vingt-troisième. — Le comte de Marr passe en Ecosse, dans l'automne de 1715, pour y exciter une rébellion; elle éclate bientôt après. Le prétendant y est proclamé, ainsi qu'au nord de l'Angleterre. Cependant les Ecossais sont battus à Dumblaine, le 13 novembre, par le duc d'Argyle. Les rebelles, enfermés dans Preston, se rendent au général Carpentier. Le prétendant arrive incognito en Ecosse, sur un petit bâtiment, avec six personnes de sa suite; il se rend à Peterhead, entre dans Perth, et, après avoir été poursuivi, il se retire en France, sur un vaisseau de cette nation, au mois de février 1716.

Vingt-quatrième et dernière. — Le fils aîné du prétendant part de Bretagne, sur une frégate de 18 canons, le 14 juillet 1745. Il est ensuite joint par un vaisseau de guerre de 66 canons, qui est rencontré et combattu par le capitaine Brett. Le prince arrive, sur la frégate, en Ecosse : son parti se grossissant à mesure qu'il avance, il entre dans Perth le 4 septembre, et dans Edimbourg le 17; il défait Jean Cope à Preston le 21; il assiége le château d'Edimbourg le 1er octobre, et est forcé de lever le siége le 5. Le reste du mois, il n'arrive rien de considérable. Le prince passe le mois suivant la Tweed; il prend Carlisle, et pénètre jusqu'à Derby, le 4 décembre. Le duc de Cumberland et le général Wade vont au-devant de lui, avec des forces beaucoup plus considérables; il est obligé de quitter Derby, et de se retirer en Ecosse, où il rassemble ses partisans. Le 8 janvier 1746, il met garnison dans Stirling; le 17, il gagne Falkirk; le duc de Cumberland se met en marche le 25 janvier, fait fuir devant lui l'ennemi, et entre dans Stirling le 2 février. Les Ecossais tentent vainement le siége du fort Guillaume, et sont totalement défaits à Culloden le 16 avril. Dans cette dernière tentative de la maison de Stuart, le peuple prit la fuite à la vue d'une poignée de braves; et une troupe de montagnards écossais marcha sans obstacle, et pénétra jusqu'au centre du royaume. Dans une guerre où l'on craignait une descente des Français, un particulier fit cette déclaration naïve : « Quant à » moi, je ne suis pas soldat, ainsi je ne risque » rien d'avouer que je ne suis pas brave. Voici » ma bourse pour le service de ma patrie; si les » Français viennent, je paierai; mais bien fin qui » m'obligera à me battre. »

On voit que, de vingt-quatre entreprises, il y en eut huit ou neuf où l'ennemi a débarqué sans trouver de résistance; deux, où l'ennemi, non-seulement n'a pu aborder, mais encore a été battu (ce sont la seizième et la vingt-deuxième);

une autre, où les troupes débarquées ont été repoussées; une, où les vents seuls s'en sont mêlés, et ont combattu pour les Anglais. A l'égard des dix ou onze autres expéditions, ceux qui les ont entreprises sont des téméraires qui se sont glissés avec un ou deux bâtimens, et qui n'ont introduit que peu de monde en Angleterre.

Nous ne parlerons point ici de l'expédition qui fut tentée en Irlande, sous le Directoire, pour, de là, faire une invasion en Angleterre; cette expédition échoua par un concours de circonstances malheureuses (1).

VARIÉTÉS.

Pêche sous les glaces
DANS LE NORD.

Dans un précédent article sur les pêcheries de moules de La Rochelle, nous avons prouvé à nos lecteurs combien les industries les plus curieuses sont souvent inconnues, bien qu'elles touchent souvent à nos besoins normaux; les détails qui suivent sur la pêche à la seine sous les glaces des mers septentrionales, méritaient également une place dans notre recueil. Nous sommes persuadés qu'ils intéresseront nos lecteurs.

Tout ce que nos ateliers, nos ports, nos arsenaux, nos cultures, notre économie domestique, nous offrent de plus admirable, est le résultat d'expériences séculaires, des recherches et des travaux d'une longue suite de générations, de perfectionnemens graduels : voici, au contraire, une industrie qui fut dès sa naissance ce qu'elle est aujourd'hui; qui ne peut rien perdre sans être anéantie, et qui ne paraît pas susceptible d'accroissement; anomalie remarquable dans l'histoire des arts.

Promener la seine sous une glace de plusieurs pieds d'épaisseur, faire parcourir à ce filet un espace de 60 à 80 arpens, semble, au premier coup-d'œil, une entreprise chimérique : et pourtant c'est par ce moyen que les habitans du Nord savent tirer de leurs lacs, au milieu de leurs rudes hivers, une grande abondance de poissons. Voici comment ils procèdent à cette pêche, lorsque l'opération est faite dans un lac ou dans une rivière dont le courant est à peine sensible.

Le directeur de la pêche a fait préalablement la reconnaissance des lieux, et il trace le plan des opérations, car il faut un tracé. Il marque le point de départ, c'est-à-dire le lieu d'introduction du filet sous la glace, et le point d'arrivée. Ce dernier doit être à une place où l'eau soit peu profonde. La distance entre les deux points extrêmes est quelquefois d'un quart de lieue. A droite et à gauche de cette longue ligne, on en trace deux autres qui lui sont parallèles, à la distance de 40 à 50 toises; on fait alors les ouvertures d'entrée et de sortie du filet : la première est perpendiculaire à la direction que le filet doit parcourir; on lui donne au moins 2 toises de longueur sur un peu plus d'une 1/2 de largeur. L'ouverture de sortie est beaucoup plus large, et sa longueur est dans le sens de la marche du filet.

Ce travail préalable étant terminé, deux courbes symétriques sont dirigées à partir des deux extrémités de l'ouverture d'entrée pour aller joindre les deux lignes latérales; deux autres courbes analogues partent des mêmes lignes, et aboutissent à l'ouverture de sortie, et le tracé est fini. La géométrie n'y a point de part; le coup-d'œil exercé du pêcheur y supplée.

Chacune des lignes latérales jointe à ces deux courbes est divisée en parties égales, d'environ 6 toises de longueur; chaque division est l'emplacement d'un trou que l'on réduit aux dimensions nécessaires pour que l'ouvrier puisse atteindre l'eau, y plonger la main, et faire quelques manœuvres qui seront décrites plus loin. Lorsque la glace est très-épaisse, les ouvertures que l'on y fait doivent être coupées en talus, afin d'en mettre le fond à la portée des travailleurs. Ainsi, outre les deux grandes ouvertures pour l'entrée et la sortie du filet, on a besoin de plusieurs centaines de trous intermédiaires; on voit donc que ce travail préparatoire exige beaucoup de temps, et doit précéder le jour de la pêche. La glace s'est reformée au fond des ouvertures; mais comme elle n'est que le produit d'un jour et demi au plus, elle n'a que quelques pouces d'épaisseur, et l'on s'en débarrasse facilement et promptement.

Le jour de la pêche est ordinairement une occasion de divertissement. Les traîneaux arrivent en grand nombre, chargés de spectateurs et de provisions de bouche. Le filet est apporté sur plusieurs traîneaux, car son volume oblige à le composer de plusieurs parties qu'on réunit au moment d'en faire usage. On lui donne quelquefois 3 à 400 toises de longueur, et il ne peut avoir moins de 3 toises de large sur la plus grande partie de son étendue. Lorsqu'il est recomposé, on le dispose sur le bord de l'ouverture d'entrée, et ses deux bouts sont armés de perches un peu plus longues que l'intervalle qui existe entre chaque trou. Une des extrémités de ces perches est attachée au filet par un cordeau, dont la longueur surpasse encore celle du bois, et qui se replie pour aller se rattacher, par son autre ex-

(1) Les *Chroniques de la marine française*, de 1789 à 1830, par MM. Jules-Lecomte et Fulgence-Girard, révéleront au public une foule de détails inconnus sur le grand projet de descente en Angleterre, dont Bonaparte avait rassemblé les élémens dans le port de Boulogne, ainsi que sur toute cette partie de la côte du Pas-de-Calais.

trémité, au prolongement des cordes qui bordent le filet : l'une en haut et armée de liéges; l'autre en bas et chargée de plombs. Chacune de ces cordes est prolongée de 7 à 8 toises au-delà du filet. Lés perches sont en bois de pin, droites, légères et lisses, d'une raideur suffisante pour ne point plier, à moins qu'elles ne rencontrent un obstacle qu'il serait nécessaire d'enlever, en ouvrant la glace au point où il se ferait sentir.

Lorsque le filet est pourvu de tous ses agrès, on le plonge dans l'eau, mais avec ordre et lentement, en commençant par les deux extrémités qui cheminent d'abord en sens contraire, en suivant chacune l'une des lignes de trous. Les perches sont dirigées d'un trou à l'autre par un homme qui les fait cheminer, tandis qu'un autre observe leur arrivée au trou suivant. Dès que celui-ci en aperçoit le bout, il le saisit, et au moyen du cordeau, il tire à lui les deux cordes du filet, et avec le secours de son compagnon, il le fait venir jusqu'à l'ouverture où il a fait sa manœuvre. Cette opération est répétée à chaque trou, sur toute la longueur de la ligne. On chemine donc lentement, et lorsque le filet est entièrement développé, le travail devient pénible, le filet ne peut plus être conduit par deux hommes sur chaque ligne, et il faut un renfort de bras. Pendant ce temps, la glace est sillonnée dans tous les sens par les traîneaux; les courses et les jeux des spectateurs, les appels bruyans, le galop des chevaux, ne dérangent nullement l'opération essentielle; le poisson se laisse entraîner par le filet. Son immobilité, dans les eaux refroidies au degré de la congélation, ressemble à un engourdissement; cependant un froid plus grand encore lui rendra le mouvement, comme on le verra tout-à-l'heure.

Pour mieux juger de l'état du poisson dans les eaux refroidies au degré du zéro thermométrique, il faut rapporter le fait suivant. Le filet rencontre quelquefois, soit au fond de l'eau, soit à la surface inférieure de la glace, un obstacle qu'il ne peut franchir. Ce contre-temps ne fait pas perdre le fruit du travail précédent; les pêcheurs prolongeant sur chaque ligne la direction des cordeaux qu'ils tirent avec force, déterminent par cette géométrie naturelle la place de ce point d'arrêt; ils ouvrent la glace; saisissent le filet, et lui font franchir ce mauvais pas. On ne remarque pas que la pêche en soit moins abondante.

Les deux divisions de travailleurs ont eu soin d'avancer de concert, et s'arrangent pour arriver en même temps à l'ouverture de sortie. C'est le moment de la récolte, mais aussi le plus laborieux. Le nombre des prisonniers est quelquefois si considérable qu'il faut en évacuer une partie, avant la fin de l'opération. Des hommes armés de trubles enlèvent, autant qu'ils le peuvent, le poisson à mesure que le filet vient le mettre à leur portée, et cependant il en reste encore une masse énorme, lorsqu'à force de bras on est parvenu à retirer la seine hors de l'eau. Le poisson qui se trouve exposé subitement à l'air extérieur, par une température de 20 à 25 degrés au-dessous de zéro, reprend toute son agilité et la conserve assez long-temps; phénomène digne de l'attention des naturalistes.

Le produit de chacune de ces pêches est souvent de plus de 20 quintaux métriques de poissons dont les espèces sont variées; celle du brochet est une des moins estimées, quoique ce poisson n'ait rien perdu, vers le Nord, du mérite qu'on lui trouve dans nos rivières.

Si on examine avec attention les procédés employés à cette pêche, on sera convaincu de leur extrême simplicité; on reconnaîtra que tout y est d'une nécessité absolue, et que rien ne peut y être ni supprimé, ni changé; l'invention en appartient donc tout entière à un seul inventeur, car elle ne peut être le résultat d'une suite d'essais et de perfectionnemens. Le génie qui la conçut vit aussi qu'elle devait être pratiquée sur une très-grande échelle, afin d'obtenir d'autant plus de produit en raison du travail qu'on y consacrerait. Ce génie était sans doute capable de plus grandes choses; mais ce n'était peut-être qu'un de ces hommes que nous regardons comme sauvages, en les comparant à notre civilisation. L'homme du Nord mérite bien qu'on l'étudie; nous avons assez de preuves de ce qu'il sait faire et de ce qu'il ose entreprendre.

Quoique l'homme aux prises avec la nature, et parvenant à la dompter sans autres moyens que ceux que son intelligence sait créer, soit le spectacle le plus digne des regards du philosophe, les pays du Nord lui offriraient encore d'autres sujets d'intéressantes études. Il voudrait savoir pourquoi les animaux ont, en général, plus d'instinct dans ces contrées qui nous semblent si désolées, que dans les pays où une nature plus belle et plus féconde a fixé la demeure des plus puissantes nations, développé l'industrie et toutes ses merveilles. De ces observations sur les animaux il tirerait probablement d'utiles vérités applicables à l'homme; il éclaircirait des faits d'histoire naturelle, que nous ne connaissons que trop imparfaitement; il nous apprendrait peut-être comment le guillemot, oiseau pêcheur qui ne sait ni marcher ni voler, parvient à subsister pendant les hivers si longs et si rudes des contrées boréales, lorsque le lac dont il ne peut s'écarter est couvert d'une glace dont l'épaisseur augmente continuellement. Il ne dédaignerait pas de s'occuper du troglodyte, qui, après lui avoir fait une visite au printemps, égayé sa solitude pendant la belle saison, fuit à l'approche des frimas, pour aller prendre son quartier d'hiver à quelques centaines de lieues plus au sud, car il ne pourrait s'arrêter à une moindre distance, sans s'exposer à mourir de faim et de froid. Ce n'est que par un

séjour prolongé dans ces contrées, que l'on connaîtra les effets des grandes variations de température sur les êtres vivans. Un observateur habile y voit beaucoup de choses en passant, et il en fait des récits très-séduisans; c'est un météore lumineux qui répand sur les objets dont il s'approche une lumière insuffisante pour faire apercevoir leur véritable forme, et qui disparaît bientôt. Pallas entrevit la Sibérie, et donna sur cette vaste contrée des observations très-exactes et quelques-unes très-erronées; mais il n'a rien dit de la pêche qu'on vient de décrire, et à laquelle il eût pu assister plus d'une fois.

RECHERCHES ARTISTIQUES.

Le Triomphe
DE CHRISTOPHE COLOMB,
DESSINÉ PAR LUI-MÊME.

Dans les derniers jours d'octobre 1834, j'étais au palais ducal de Gênes, occupé à dessiner quelques vaisseaux et galères du XVIe siècle, d'après les tableaux curieux qui ornent une des salles de la municipalité, quand ma bonne fortune m'adressa M. Bacigalupo, employé de l'administration décurionale de la ville. Il n'avait jamais vu personne prendre intérêt à ces vieilles peintures nationales; il ne soupçonnait pas qu'on pût venir de France pour les voir, les étudier et leur emprunter des formes singulières de navires; je crois donc qu'il fut touché du soin religieux que j'apportais à mon travail de copiste, et qu'il me sut quelque gré de n'avoir point passé devant les vieux monumens de l'art naval génois comme font tous les étrangers, sans daigner y jeter un coup-d'œil. Quoi qu'il en soit, ce jeune homme fort aimable me fit un accueil plein de politesse, et quand j'eus achevé mon dessin, il me proposa de visiter la salle où délibère le conseil des sénateurs.

Cette salle n'est rien par elle-même; sa décoration très-simple n'est point remarquable. Une grande table verte, des fauteuils, un cornet triple pour le scrutin, un buste assez médiocre du roi, et un petit monument élevé à Cristophe Colomb, composent l'ameublement et l'ornement de cette pièce.

C'était surtout la colonne, et le buste de Colomb qu'elle supporte, que M. Bacigalupo voulait me montrer.

La colonne est courte, ornée de feuillages et chargée d'une inscription latine élégamment tournée, qui apprend au lecteur que, dans un coffret servant de base à l'image de Christophe, sont conservés des papiers et des lettres importans pour l'histoire du *scopritor dell' America*.

La porte du coffret est en bronze.

Le buste est en marbre comme la colonne.

L'effigie du grand homme a plus de lourdeur que de force réelle; les traits de son visage sont gros et matériels, et je ne trouvai pas que cette tête, par M. le sculpteur Peschiera, fût une bonne traduction de ces paroles de Ferdinando Colombo, un des fils de Christophe, d'après lesquelles l'artiste génois a travaillé :

« *Fu uomo di ben formata e più che mediocre* » *statura; di volto longo e di guancie un poco alte;* » *senza chè declinasse a grasso, o macilente; aveva* » *il naso aquilino, e gli occhi bianchi; bianco e ac-* » *ceso di vivo colore. Nella sua gioventù ebbi i* » *capelli biondi, benchè giunto che fu a trenta anni,* » *tutti gli divennero bianchi.* — Il fut homme de » stature bien prise et au-dessus de la taille mé- » diocre; de visage long et de joues un peu hautes; » ni gras ni maigre : il avait le nez aquilin et les » yeux blancs (1); le teint blanc et enflammé » d'une vive couleur. Dans sa jeunesse, il eut les » cheveux blonds; mais à peine eut-il atteint » trente ans, tous devinrent blancs. »

Il me semble qu'avec ces indications, complétées par celle-ci de Girolamo Benzone : « *la* » *bocca un poco grande*, la bouche un peu » grande, » on pouvait faire un portrait plein de caractère, fier, énergique, et portant quelques-uns de ces signes de génie que l'art sait inventer quand il a une figure poétique à créer, en l'absence de la nature. Sous plus d'un rapport, l'ouvrage de M. Peschiera est estimable, mais ce n'est point comme portrait idéal de Christophe Colomb.

M. Bacigalupo n'avait pas la clef du coffret; pendant qu'on l'alla chercher, j'entrai avec lui dans un petit salon, où je vis avec admiration les plus belles peintures d'Albert Durer et de Luc de Hollande que j'eusse encore rencontrées. Ce sont là des morceaux tout-à-fait rares. Quelque éloignement qu'on puisse avoir pour le style et la manière des premiers maîtres allemands, on ne peut refuser à ces tableaux dont je parle un charme incroyable de naïveté, de grâce même, et de coloris.

La clef venue, le trésor que renfermait le coffret fut mis entre mes mains. C'est un volume dont je demande la permission de donner une description bibliographique, parce qu'il est unique et à peu près inconnu, malgré l'excellente publication de M. D. G. Batista Spotorno. Le volume de M. Spotorno, tiré à un petit nombre d'exemplaires, se vend vingt francs, ce qui l'a mis aux mains de peu d'amateurs de livres. D'ailleurs, le *Codice diplomatico* n'est point un fac-simile des *cartas, privilegs, cedulas y otras escrituras de don Cristoval Colon*.

Le *Codice* (recueil) est écrit en espagnol, sur parchemin, format petit in-folio. Sa couverture

(1) C'était sans doute *gris* qu'a voulu dire Fernand Colomb. Bezoni dit qu'il avait les yeux vifs : *ochi vivi*, ce qui ne les suppose pas très pâles.

de maroquin est garnie de deux agrafes d'argent de chaque côté. Un étui mou ou sac de parchemin l'enferme, lequel avait autrefois une serrure d'argent, ce qu'apprend une des lettres autographes de Christophe Colomb jointes au manuscrit que je dépeins. Cette serrure s'est perdue; on voit seulement la trace qu'elle a laissée sur le cuir.

Au commencement du *Codice* se trouve une lettre originale de Philippe II, roi d'Espagne, au doge de Gênes Octave Oderigo, pour le féliciter de son élection au dogat. La lettre est du 6 novembre 1566, signée Yo el Rey, et contresignée G°. Perez. — J'ai pris un calque de ces deux signatures, dont les caractères sont intéressans.

Après la lettre de Philippe II, est une feuille de parchemin, sur le verso de laquelle se lit une note de Lorenzo Oderigo, mentionnant le don que ce descendant de Nicolò Oderigo fit à la république, en 1669, du volume des cédules que Christophe Colomb avait envoyées, en 1502, à son confident Nicolò. Cette note ne contient qu'une partie de l'histoire du manuscrit; je dirai l'autre ailleurs (1).

Vient ensuite le frontispice, en lettres noires et rouges, avec des arabesques à la plume : les lettres sont du genre gothique, médiocrement belles, comme le reste de ce volume, qui n'est pas un des plus beaux monumens de la bibliographie espagnole au XVIe siècle. Derrière le frontispice se trouve le cachet de Colomb, celui dont il se servit lorsqu'après la découverte de l'Amérique il eut obtenu les dignités d'amiral, de vice-roi et gouverneur des Indes.

La table des documens compris dans le *Codice* précède immédiatement les documens eux-mêmes qui remplissent 42 feuilles, numérotées seulement d'un côté. Les initiales sont chargées de miniatures et d'arabesques.

A vrai dire, le *Codice* finit au dos du 22e feuillet; mais on y a joint la bulle d'Alexandre VI, touchant *la ligne de démarcation*, cette ligne tirée au profit du roi d'Espagne, du pôle nord au pôle sud, pour attribuer à Sa Majesté Catholique toutes les terres, îles, villes, etc., découvertes ou à découvrir, du côté des Indes, dans toute mer distante de cent lieues du méridien des îles Açores et du cap Vert. Cette bulle, très-curieuse, et donnée à de singulières conditions, est datée du 4 mai 1493.

Quelques autres documens suivent la bulle du pape; et après eux vient un écrit de Christophe Colomb, dans lequel il défend ses droits, établis par les priviléges qui lui avaient été accordés; plaidoyer chaleureux, noble, répondant quelquefois en avocat subtil aux chicanes des avocats du trésor.

Un second écrit marche à la suite de celui-là; c'est un commentaire de la convention (*capitulaçion*) faite entre Ferdinand et Colomb, avant l'expédition d'Amérique. Cette pièce, comme l'autre, prouve que le grand homme entendait fort bien ses affaires, et qu'il était, quand il le fallait, procureur aussi habile que navigateur hasardeux.

Une lettre de Colomb à la nourrice du prince don Juan, l'héritier du trône d'Arragon, mort à l'âge de dix-neuf ans, en 1497, vient ensuite; cette lettre très-longue contient, sur les entreprises et les misères de Christophe, des détails qui sont restés inconnus aux historiens et biographes de l'amiral de l'Océan. C'est le dernier, c'est-à-dire le quarante-quatrième document de ce manuscrit, dont chaque page est du plus haut intérêt.

Trois lettres autographes de Colomb sont jointes au *Codice;* la première, adressée à l'ambassadeur Messer Nicolò Oderigo, écrite de Séville, le 21 mars 1502; la seconde, écrite aussi de Séville, mais le 27 décembre 1504, est adressée au même, Oderigo; toutes les trois sont relatives à l'envoi qu'il fit du recueil de ses cédules et provisions royales à ce Nicolò, son ami. La signature hiéroglyphique adoptée par Colomb est apposée au bas de chacune de ces pièces, écrites en espagnol; cette signature, la voici :

S.
S. A. S.
X M Y
Xp̄OFERENS.

Une lettre des seigneurs de l'office de Saint-Georges; une image coloriée des armes de Colomb et le croquis dont j'ai communiqué un calque très-fidèle à la *France Maritime*, complètent le volume que M. Bacigalupo eut la bonté de mettre si libéralement à ma disposition.

La lettre remercie Christophe de l'envoi qu'il a fait à l'office de Saint-Georges d'un billet où son amour pour Gênes se manifeste hautement. Les termes de cette épître sont très-flatteurs. L'écrit contient des détails de mœurs qu'on chercherait vainement ailleurs.

Les armes de Colomb sont dans un écu partagé en quatre quartiers. Aux quartiers d'en haut sont un château noir et un lion d'argent, emblêmes parlans de Castille et de Léon. Au-dessous, des terres, des îles, la mer, au quartier de gauche; et au quartier de droite, cinq ancres noires sur un fond d'azur représentent l'océan. Dans la pointe de l'écu, en bas, se trouve un petit écusson inscrit, en forme de cœur, dont la pointe est en l'air; cette pointe a un triangle rouge; le fond du reste est de sable ou noir, ayant une bande diagonale de gauche à droite et de couleur bleue.

(1) Dans un ouvrage en 2 vol. in-8°, qui doit bientôt paraître chez l'éditeur Allardin, sous le titre : Cinq mois en Italie; *recherches sur les marines anciennes et du moyen âge, études d'art et de mœurs, portraits, anecdotes, traditions, etc.;* par A. Jal.

(*N. du R. en chef.*)

Segno como che Christoforo Colombo Genovese o sottoscrizione sue scritte

.S.
S. A. S.
X M Y
Xpoferens.//

Genova

Colombo

vittoria

religione christiana

Fac-Similé d'un dessin original de Christophe Colomb.

Parmi les très-nombreuses choses que j'ignore, une de celles que je sais le moins, c'est le blason; je n'ai donc donné pour les amateurs de la science héraldique qu'une incomplète figure des armes de Colomb; je leur en fais mes excuses, et j'espère qu'ils me pardonneront de ne m'être pas servi des termes consacrés, qui sont fort énergiques et fort beaux sans doute, mais qui ont le malheur de n'être pas très-intelligibles pour tout le monde.

Quant au croquis, nos lecteurs peuvent le juger.

Mais un dessin de Christophe Colomb peut-il être authentique? On ne savait pas que le *capitan general del mar* dessinait, qu'il dessinait assez bien même, et qu'il avait dans les doigts ce que les artistes appellent *chic;* faut-il conclure de là que le croquis de son *triomphe* n'est pas de lui? Non, et voici, selon moi, ce qui prouve l'authenticité de ce merveilleux autographe.

D'abord les caractères écrits, tracés sur le dessin à côté des figures, sont évidemment ceux de Colomb.

Ensuite, outre ces caractères, dans un encadrement que nous n'avons pu reproduire, parce que cela eût été difficile, cher et trop long au gré de l'impatience que nous avions de donner connaissance au public de ce monument précieux et tout-à-fait inconnu, se lisent plusieurs annotations toutes de la plume de Christophe.

Enfin, à l'angle gauche, est la signature que j'ai reproduite plus haut, suivie d'une observation constatant que c'est avec ces signes que Colomb donnait à tous ses actes et écrits l'authenticité de sa volonté et de son nom.

Ces preuves doivent suffire; mais, surabondamment, on en peut tirer une de la place que ce *schizzo* occupe dans le volume.

Pourquoi se trouverait-il là, s'il était d'origine douteuse? Probablement ce dessin fut envoyé à Gênes par Christophe Colomb, dans l'espoir que sa patrie le ferait traduire sur la toile, ou par la fresque sur le mur du palais ducal; et un jour peut-être dans les archives de l'office de Saint-Georges, M. Lobero, qui y a trouvé déjà la troisième lettre autographe écrite à Oderigo, et jointe maintenant au *Codice*, trouvera la lettre d'envoi de ce croquis.

Quand ce dessin fut-il fait? Point de date; mais on peut croire que ce fut à l'époque où Christophe, après tous ses travaux, trouva un repos doré à Séville.

C'est sa *gloire* que le grand homme voulait consacrer; sans doute un jour qu'il était content de lui, il esquissa son triomphe avec la même plume qui, au bas d'une lettre à Nicolò, venait d'écrire les superbes titres dont l'avaient décoré Ferdinand et Isabelle : vanité bien pardonnable au marin courageux qui avait doté l'Espagne d'un monde nouveau; joie bien innocente qui devait suffire à peine à compenser tant de maux soufferts, tant de chagrins, tant d'humiliations, tant de refus, tant d'injustes cabales!

Le dessin de Christophe Colomb n'est pas grand, il est enfermé dans un encadrement de 10 pouces de largeur environ, sur 8 pouces de hauteur. Au milieu de la composition est le héros, assis sur un char dont les roues à palettes tournent dans une mer clapoteuse, où des monstres, représentant sans doute l'Envie et l'Ignorance dont il fut poursuivi, se montrent à peine, — *mostri superati*, comme dit l'annotation. — A côté de Colomb, la Providence; devant le char, et le traînant comme feraient des chevaux marins, la Constance et la Tolérance; derrière le char, et le poussant, la Religion chrétienne; en l'air, au-dessus de Colomb, la Victoire, l'Espérance et la Renommée.

Ainsi, voilà huit figures placées, combinées, disposées pour le sens que Colomb veut donner à sa pensée; et de peur que l'on ne doute de ses intentions, il écrit à côté de chaque figure le nom du personnage; il charge la marge de son tableau d'indications pour le peintre, futur traducteur de cette pensée, et dans un angle il appose sa signature!

Tant de précautions me semblent prouver combien Colomb tenait à son idée. Il ne doutait pas qu'un jour ce croquis ne fût retrouvé, et il espérait qu'on exécuterait le monument dont il venait de donner la composition, si, de son vivant, Gênes ne l'exécutait point.

Quand j'ai calqué soigneusement ce dessin, je l'avoue, j'ai conçu l'espoir que la France n'hésiterait point à donner satisfaction à la volonté de cet illustre marin. Je l'ai rapporté afin que le *Triomphe de Colomb* servît d'ornement à une des salles de notre musée naval; et je ne doute point que le roi des Français, quand il connaîtra cette espèce de clause testamentaire, restée sans exécution, n'ordonne que le Louvre prête le plafond d'une de ses salles au tableau de la *gloire de l'almirante mayor del mar oceano*.

C'est au zèle religieux d'un des grands peuples navigans, que Colomb a légué le soin de consacrer par la peinture le souvenir de ses découvertes : Gênes s'est rendu justice en s'abstenant; Gênes n'a plus rien à prétendre de l'empire des mers. L'Espagne maritime ferait pitié à Colomb. Il n'y a donc que la France, l'Angleterre ou l'Amérique qui puissent se porter exécutrices de ce codicile pittoresque. Et pourquoi l'Amérique? pourquoi l'Angleterre plutôt que la France? Je réclame pour la France!

Voici les annotations explicatives dont Colomb accompagne son croquis. Elles sont en italien et non point en espagnol, malgré l'habitude qu'il avait prise d'écrire presque toujours dans la langue de sa seconde patrie.

D'abord les noms des personnages : *Colomb*, *Tolérance*, *Constance*, *Religion chrétienne*, *Provi-*

dence, Victoire, Espérance, Renommée; la Renommée a deux trompettes, non qu'elle ait celle que Voltaire prête à la déesse par une indigne supposition; ces trompettes ont leurs étendards, sur l'un desquels est écrit *Genoa*, sur l'autre, *fama Colombi*. Le *Genoa* qu'on lit ici ne suffirait-il point à décider la question du lieu de la naissance de Christophe, si elle était encore incertaine?

Maintenant, les indications des attributs : — Je traduis fidèlement, et je commente de mon mieux.

« Tolérance : vieille, coiffée d'un bonnet, » sera dans l'attitude de quelqu'un qui porte sur » l'épaule un poids de pierre ou autre chose semblable. » — On voit que *toleranza,* comme l'entend Colomb, n'est pas l'indulgente vertu recommandée par la loi chrétienne, mais quelque chose qui ressemble à la force; allusion, je pense, aux fatigues qu'il dut supporter (*tolerare*) pour arriver à son noble but.

« Constance : avec une haste à la main gauche, » et dans l'action de s'appuyer dessus; la main » droite élevée avec le doigt indicateur arrivant » jusqu'au front; sera posée sur une base carrée. » — Cette base sur laquelle Colomb établit la Constance, c'est son inébranlable fermeté à poursuivre les plans long-temps mûris sous son *front*. La pique au repos, c'est sa constance à rester armé et prêt à combattre pour ses projets sans cesse attaqués, et toujours debout.

« Religion chrétienne : vêtue d'une robe de » lin sur laquelle serait posée une chape; la » tête voilée; sur la tête le Saint-Esprit, figure » de colombe; dans une main, un calice avec l'hos- » tie et un livre; dans l'autre, s'il se peut faire, » une croix. » — L'artiste aura à choisir entre les attributs trop nombreux dont Christophe a doté ce personnage.

« Providence : deux têtes comme Janus, avec » deux clefs, et à la main le timon; sous ses pieds, » un globe. » — Je ne comprends point les deux clefs, à moins que ce ne soient celles de l'ancien monde et celle du nouveau. Quant à la double tête, c'est une idée analogue à celle des poètes, qui avaient donné cent yeux au vigilant Argus : la Providence voit également derrière et devant elle. Le timon qu'elle tient de sa main gauche, c'est celui du char naval où est Colomb ; elle gouverne le navire dont son bras droit livre la voile au vent. C'est Christophe qui tient l'écoute de cette voile, aidant ainsi, par son expérience et son savoir, aux vues de la Providence.

« Colomb : vêtu à la civile, avec un manteau » autour du corps; tenant d'une main le bâton de » général, et de l'autre la corde de la voile; sous » ses pieds, un globe où il sera écrit : *les Indes;* » l'œil attentif dans la direction où marche le » char. » — Pourquoi vêtu à la civile? Je ne l'ai pas deviné. Serait-ce parce que le costume civil est plus humble que le costume guerrier! Il faut remarquer que Colomb n'a point dit : « vêtu à l'espagnole ; » c'est qu'il aimait Gênes, et qu'étant attaché au service de Ferdinand, il n'avait point oublié qu'il était Génois. D'ailleurs, c'était pour la gloire de sa patrie autant que pour la sienne propre qu'il voulait élever ce monument, sur lequel le mot *Genoa* est inscrit au-dessus de cet autre : *Colombo*.

« Victoire : jeune, vêtue de blanc, avec une » chlamyde jaune ; de sa main droite elle tiendra » une couronne de laurier ; de la gauche, une » palme. Elle a des ailes. »

« Renommée : jeune, couverte de vêtemens lé- » gers et diaphanes, sonnant d'une ou de deux » trompettes, couronnée d'olives. Elle a deux » grandes ailes toutes pleines d'yeux, d'oreilles, » de bouches et de langues. » — Ce dernier détail embarrassera probablement le peintre ; il est plus poétique que pittoresque, et j'y aurais trouvé une nouvelle preuve de l'authenticité de cet autographe, si, après y avoir regardé plus d'une minute, j'avais pu conserver quelques doutes. Colomb a dû avoir cette idée Dantesque ; un artiste qui pense, en créant, à l'effet qu'il veut produire, l'aurait tout de suite repoussée. Vous voyez la Renommée jeune, et jeune la Victoire; cette intention me paraît bien jolie : victoire récente et fraîche renommée. Colomb ne voulait pas se flatter.

« Espérance : très-jeune, vêtue de vert, cou- » ronnée de fleurs; tenant une ancre d'une main » et de l'autre montrant le silencieux Colomb. » — Aucun de ces symboles n'est nouveau ; mais Christophe n'avait rien à inventer ici. Cette figure accessoire, il l'a prise à l'ancien formulaire allégorique, afin d'être entendu de tout le monde ; il se serait bien gardé de raffiner ; il n'en était pas à courir après les petites finesses des faiseurs de sonnets.

Avant d'en finir avec le croquis de Christophe Colomb, il est bon que je donne l'interprétation des caractères mystérieux dont se compose la signature du grand homme. Cette interprétation, très-ingénieuse assurément, si elle n'a pas été puisée dans quelque lettre contemporaine d'un familier de Colomb, ou de Colomb lui-même, la voici, si je me rappelle bien ce que m'a dit là-dessus M. Bacigalupo ; elle est de M. Antonio Lobero, archiviste de l'office de Saint-Georges.

S. — *Suplex.*
S. A. S. — *Servus altissimi salvatoris*
X M Y *Christi, Marii, Josephus.*
XpOFERENS. — *Christophoro.*

Christophe, changé en *Christoferens* (portant pour la croix, trope mystique difficile à traduire), est une transformation tout-à-fait dans le caractère pieux de celui qui alla chercher un monde

et des peuples inconnus, pour leur porter la loi du Christ. Je ne sais si le peintre Stradano, dont j'ai vu à la bibliothèque Laurentienne de Florence un dessin représentant Colomb sur son vaisseau, connaissait la signature de *Cristophore*, mais il a placé l'amiral debout, sur le pont, au pied de son château d'avant, ayant les yeux levés au ciel, et appuyé sur un étendard que décore le crucifix, *Christum ferens*.

A. JAL,
Chef de la section historique de la marine.

BIOGRAPHIE.

—

Le capitaine Saunier
ET *L'AFRICAINE*.

Une division de frégates fut armée, en 1800, dans la rade de Rochefort, pour porter des secours à l'armée d'Egypte; elle fut confiée au commandement du capitaine Saunier, qui montait la frégate *l'Africaine*. Bientôt séparé de la flotte par la violence des vents, le capitaine Saunier, à la vue du cap Laroque, aperçut un brig et deux frégates anglaises, mais il parvint à leur échapper. Toujours poursuivie, *l'Africaine* fut forcée de traverser le détroit de Gibraltar avant la nuit. Le 20 mars, elle aperçut au loin, sur la côte d'Espagne, deux bâtimens, dont l'un lui fit des signaux auxquels elle ne répondit pas : cependant le vaisseau ennemi chassa avec tant de vitesse, qu'il devint facile de le reconnaître pour une frégate anglaise. Afin de presser sa marche, Saunier fait jeter à la mer d'énormes caisses d'armes et de munitions de guerre; mais l'ennemi ne lui laisse pas le temps de déblayer l'entrepont; on place les grappins d'abordage, et l'on attend le signal du combat. Saunier ordonne à chaque chef de pièce de pointer à démâter, afin de rester maître de combattre ou de pouvoir échapper à un ennemi infiniment supérieur à *l'Africaine*, chargée de munitions et de troupes, plutôt armée en transport qu'en guerre. A peine était-il jour, que le vaisseau anglais envoya sa première volée; *l'Africaine* reçoit l'ordre de faire feu. Le calme était parfait; l'ennemi tirant toujours en plein bois, tua beaucoup de monde sur le vaisseau français. L'inégalité du combat fit bientôt naître au capitaine Saunier l'idée d'employer la valeur des troupes de terre qu'il avait à son bord; en conséquence, il commande l'abordage. Le capitaine anglais, qui redoutait l'effet de l'impétuosité française, parvint à l'éviter : il arrive une seconde fois en envoyant une décharge de canons et d'obus. Plusieurs pièces de *l'Africaine* sont démontées ; ses voiles et ses gréemens sont endommagés. Enfin la plupart des marins sont remplacés par des grenadiers, des chasseurs et des canonniers de l'armée de terre. Ces nouveaux et valeureux combattans donnaient et recevaient la mort avec un sang-froid admirable. Le feu redouble, il n'est plus d'intervalle entre les coups de canon. Enfin, après quinze heures d'un combat meurtrier, le capitaine de la frégate française, voulant terminer une affaire qui coûtait tant de sang, tente un second abordage ; l'ennemi l'évite en étendant un filet au-dessus de son bord, et en envoyant une volée à mitraille. *L'Africaine*, entièrement désemparée, ne gouvernait plus; tous les canonniers avaient été amputés par des boulets : les ponts et les gaillards étaient couverts de morts et de blessés, lorsque le feu prit dans le vaisseau. Alors les officiers et les soldats redoublèrent d'efforts dans ce pressant danger, et parvinrent, sans le secours de la pompe, brisée par les boulets, à éteindre l'incendie. Cependant les pertes de *l'Africaine* augmentaient à chaque minute; le général Desfourneaux, frappé d'une balle à la poitrine, refuse de descendre dans l'entrepont; cinquante officiers de mer, dangereusement blessés, continuent de combattre. Le capitaine de frégate Magendie, mutilé par un éclat du mât d'artimon qui lui ouvrit le crâne, ne quitta son poste que sur l'ordre précis de son capitaine. L'intrépide Saunier continuait de commander et la manœuvre et le combat avec le sang-froid qui distingue les héros, quand un boulet le renversa sur le pont; quelques soldats accoururent vers lui, lorsqu'il respirait encore ; à peine le descendaient-ils de l'échelle du dôme, qu'une grêle de balles fit une seconde blessure au brave Saunier. On tremble pour ses jours : c'en est fait, en traversant l'entrepont, il est frappé du coup mortel. Tous les marins avaient péri glorieusement : les vergues et les mâts étaient brisés; plus de *six mille* coups de canon avaient été tirés; une seule pièce répondait encore au feu de l'ennemi ; le sang coulait à flots dans la batterie ; des cris plaintifs; des morts, des mourans, des crânes, des lambeaux sanglans, tel est le hideux tableau qu'offrait *l'Africaine*. Les flancs entr'-ouverts de cette frégate menaçaient à chaque instant d'engloutir quelques malheureux échappés à la fureur du combat. Le lieutenant Lafitte, qui venait de prendre le commandement de la frégate française, voulait imiter le généreux dévoûment de son capitaine, et s'abîmer dans les flots plutôt que de se rendre ; mais cédant enfin au cri de l'humanité, il amena un pavillon qui avait été défendu avec une gloire immortelle. Le capitaine anglais, pour honorer la mémoire du brave Saunier, prit le sabre dont il s'était si bien servi, et jura de le porter toute sa vie. Il voulait lui rendre les plus grands honneurs funèbres en Angleterre; mais, contrariés par les vents, il fut forcé d'ensevelir les restes du héros dans le vaste sein des mers!

GÉOGRAPHIE.

Collioure.

Collioure, dans les Pyrénées-Orientales, est une ville assez forte, très-ancienne, mais dont il est impossible de fixer l'origine. Les Romains l'avaient nommée Collibéris ou Illibéris, nom que portait aussi le Tech, rivière de ce département. Située au pied de plusieurs collines qui la séparent d'une chaîne des Pyrénées, elle compte au nombre des places de guerre, quoiqu'elle ne soit entourée que d'une simple muraille de forme elliptique et d'un fossé. Deux forts, dont le premier, construit très-irrégulièrement, s'appelle le *Château*, et dont le second, beaucoup plus important, couronne l'amphithéâtre où se développe la ville, et le fort Saint-Elme, complètent l'ensemble des défenses de Collioure.

La population de la ville et de son faubourg s'élève à trois mille âmes. Cette population paraît considérable lorsqu'on la compare à l'espace resserré qui couvre les habitations dont le génie maintient sévèrement les étroites limites : aussi voit-on quelquefois des familles entières de la basse classe n'occuper qu'un seul appartement.

Le commerce de Collioure comprend des vins, des thons et des sardines pêchés sur la côte ; des laines, des liéges, etc. Les habitans, dont on ne saurait d'ailleurs vanter l'industrie, cultivent cependant la vigne avec succès. Les vins de Grenache et de Rancio, qui se conservent dans le pays pendant vingt-cinq et trente ans, jouissent d'une réputation méritée.

Parmi les curiosités du département des Pyrénées-Orientales, on cite particulièrement le *Canigou*. Cette montagne. qu'on aperçoit à gauche, sur le dernier plan de la gravure, est très-haute et reste couverte de neige pendant la moitié de l'année. Les curieux qui la gravissent pendant la saison favorable, accompagnés de guides sans lesquels il serait dangereux de la parcourir, y admirent de fort belles grottes.

A droite, en arrière de la ville, se trouve le fort *Miradou,* qui défend Collioure par terre et par mer. Il a été presque entièrement reconstruit depuis 1818, époque où le tonnerre, en tombant sur le magasin à poudre, fit sauter les anciens ouvrages. L'autre extrémité présente, au pied des montagnes, le faubourg, qu'on appelle port d'*Availl*, ou d'en bas; ensuite paraît le *Château*. D'anciennes traditions en font un établissement de l'ordre des Templiers, auquel on a joint de nouvelles bâtisses qui composent un ensemble privé de toute régularité.

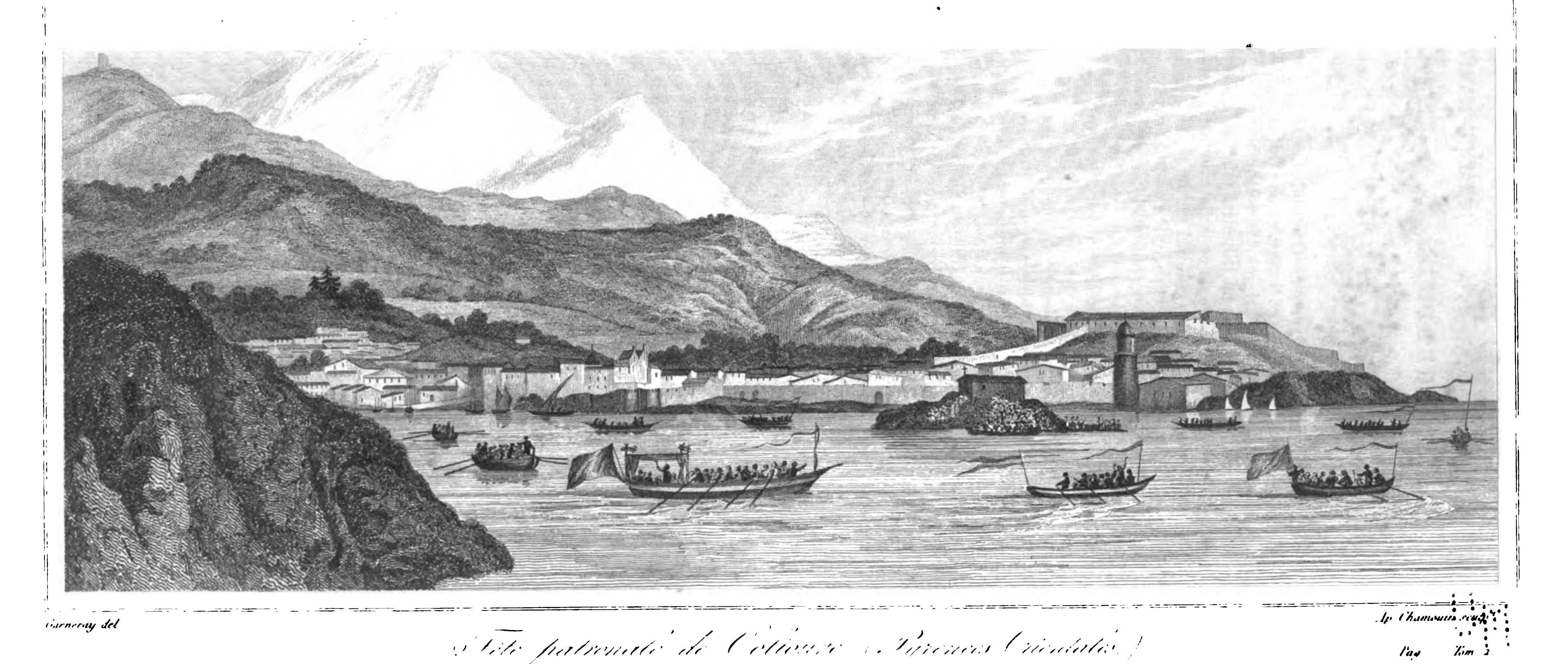
Une grande muraille blanche protége la ville du côté de la mer, et se prolonge depuis le *Château* jusqu'au clocher, qui fut bâti, ainsi que l'église à laquelle il appartient, dans le XVIIe siècle. Cependant ce clocher, de sa base à la moitié de sa hauteur, est d'une construction beaucoup moins récente. Il formait jadis une tour qui, avec celle du fort Saint-Elme et une autre située sur la plage du port d'Availl, figure des antiques armoiries de Collioure.

L'île qui s'élève au milieu du port, à droite, a reçu le nom de Saint-Vincent, patron de Collioure. Une chapelle à son sommet, dont on ne peut indiquer l'origine, renferme l'image du saint. Chaque année, le 17 août, troisième jour de la fête de la contrée, vers huit heures du soir, une multitude de barques illuminées de flambeaux portent à cette île des habitans de tout âge et de tout sexe. C'est le moment de cette promenade maritime que l'artiste a représenté. Une des barques, que l'on remarque entre toutes les autres à son dais élevé et aux rubans de toutes couleurs dont elle est pavoisée, conduit des prêtres et un certain nombre de jeunes gens vêtus de blanc; ils vont chercher l'image vénérable. Cet embarquement terminé, la procession nautique parcourt, à la clarté des flambeaux et au son des instrumens qui accompagnent les cantiques sacrés, un circuit d'un quart de lieue en dehors de la rade, et reprend ensuite le chemin de la côte. Pendant ce temps-là, ceux qui accompagnent l'image de saint Vincent abordent vis-à-vis d'une vue à laquelle communique une porte représentée un peu à droite d'un monticule, vers le milieu de l'estampe. Dès qu'elle est parvenue en cet endroit, deux ou trois cents marins attachés à une longue corde emploient toute leur force à tirer la barque d'honneur, qui arrive d'un seul trait au bout de la vue; on voit alors les prêtres descendre avec l'image que l'on conduit en cérémonie à l'église où l'on célèbre un service divin en son honneur, et le lendemain elle retourne sans aucune pompe extérieure dans sa chapelle maritime.

DRAMES DE MER.

La peste à bord.

L'air était frais, quelques nuages glissaient vaporeux et rapides sur un ciel bleu, et le vaisseau *le Glorieux* devait lever l'ancre le lendemain à la pointe du jour, car depuis quarante heures le vent soufflait bonne brise, fixé au sud-est. Il s'agissait d'une expédition dans la mer du Sud, le voyage devait être long : les adieux le furent aussi. Les eaux transparentes et calmes du Tage reflétaient le vaisseau illuminé sur tous les points par ordre des officiers, qui avaient offert ce soir-



Garneray del. Ap. Chamouin sculp.

Fête patronale de Collioure (Pyrénées Orientales)

Pag. Tom. 2



là un banquet à une députation de leurs compatriotes venus à Lisbonne : c'était une fête brillante où l'on oubliait les tristesses du cœur pour se livrer aux épanchemens de l'espérance.

Or rien n'exprime la joie bruyante d'une fête d'une manière aussi pittoresque, aussi ravissante, que l'aspect d'un vaisseau de guerre paré avec toute sa coquetterie marine; et, certes, *le Glorieux* avait bien déployé en cette occasion toutes les ressources de l'art.

L'avant-pont était couvert d'un tendelet formé de pavillons cousus ensemble, dont les couleurs, partie rouges, resplendissaient merveilleusement éclatantes à la lueur toujours vacillante des mille lampions suspendus de toutes parts en guirlandes, aux cordages et agrès du vaisseau. Et puis c'était un étrange tableau que cette fête dont l'image se reflétait à la surface du fleuve, renversée et brisée par les vagues.... Mais aux yeux des matelots de l'équipage, qui, grimpés sur les vergues d'arrière, ou appuyés en foule le long des sabords, contemplaient, de la partie la moins éclairée du vaisseau, les groupes joyeux d'officiers et de dames animés de vin et inondés de lumière, c'était comme une fête champêtre au milieu d'une île enchantée, comme une vision fantastique planant au-dessus des réalités de la vie. — Tout était joie, bonheur, enivrement apparent, et on n'eut pas songé, à voir la danse passionnée de ces marins, que dans vingt-quatre heures il y aurait entre eux et leurs belles danseuses un espace incommensurable même à des yeux d'amans; car ils ne semblaient pas songer qu'il faudrait, dès le lendemain, briser à de rudes manœuvres ces membres alors mollement pliés sous la mesure !.....

Mais il y avait là, dans cette assemblée pétillante, deux invités dont la physionomie offrait un étrange contraste, car les souffrances morales passent sur les traits aussi vite que le sang du cœur à la tête; et la brillante illumination ne servait qu'à faire mieux ressortir la pâleur fébrile de leurs visages d'amans. Sur les traits du jeune homme, on découvrait les traces d'un violent chagrin, refoulé au-dedans par une volonté forte; dans ses yeux, à elle, sur ses lèvres et ses narines gonflées, on lisait cette douleur sans contrainte, libre, torture inexprimable et qu'il n'est donné qu'aux femmes de supporter en silence avec leur angélique résignation.

C'étaient Jules de... et Irma L..., mariés depuis quelques jours. Ils passaient l'un près de l'autre leur dernière soirée d'enivremens avant le départ de Jules, que *le Glorieux* allait transporter parmi ses passagers pour le Brésil. Pourquoi ils se séparèrent sitôt, je ne m'arrêterai pas à le dire : c'est chose trop commune que ces exigences de la vie réelle que le hasard jette comme une pierre sous nos pas pour nous faire tomber, ou changer le cours de notre destinée.

Ils avaient dansé une seule fois, mais ensemble, et attendant impatiemment que l'orchestre marquât la dernière mesure; puis ils s'étaient retirés à l'écart, vers l'arrière du pont, et, pressés l'un contre l'autre derrière une manœuvre, ils avaient détourné leurs yeux de cette assemblée insoucieuse, pour contempler au loin la terre qui se dessinait pareille à un voile de deuil derrière le vaisseau illuminé et sur un ciel étoilé.

Jules joignait à une sensibilité profonde une incroyable force d'âme; caractère admirable dont le type le plus pur se rencontre parmi les Allemands. C'était un de ces hommes flegmatiques, ou légers et pétulans en apparence, parce que leur énergique volonté aspire au dedans tout le feu de leurs passions non moins fortes, et qui bouillonnent et se consument intérieurement comme un amas de soufre sous une couche de glace.....

Le lendemain le soleil se coucha pour eux sur un horizon de vagues dorées, et les matelots avaient balayé jusqu'aux moindres débris de la fête; et ce n'étaient plus les sons harmonieux de l'orchestre, avec ses mesures sautillantes, qui soulevaient les marins étourdis, mais c'étaient la moulure endormeuse du sillage et le fade balancement du roulis qui les berçaient tristement silencieux, et Jules avait perdu de vue cette terre qui la veille se déployait encore derrière lui!

Le second jour de la traversée, il demeura frappé à l'aspect d'un jeune matelot qui parcourait le pont, et dont le teint était d'une pâleur livide et cadavéreuse, impossible à rendre. Il l'appela donc, lui demanda s'il était malade, et, avec sa douceur sympathique d'homme souffrant, lui conseilla de redescendre et d'aller se mettre au lit. Le marin ne prit pas garde à cet avertissement, et, un instant, plus fort que la maladie, il continua de travailler et de monter dans la mâture pour serrer une voile; mais au moment de poser le premier genou sur la vergue, il défaillit, et, glissant entre les voiles et les cordages, il alla tomber lourdement sur le pont. Jules courut à lui, et le releva; mais le malheureux était mort, et ses traits, si subitement désanimés, avaient déjà pris l'aspect pâle et verdâtre d'un cadavre qui tourne à la putréfaction.

Cela n'empêcha pas que le jeune matelot ne fût inscrit dans le rôle d'équipage comme mort par accident, en tombant du haut du grand-mât. Mais de la maladie, il n'en fut pas même fait mention : le décès fut constaté sur le rôle, comme la pluie et le beau temps sur le journal de la traversée : voilà tout. Seulement on se hâta de jeter le corps avec son boulet au fond de la mer, sans doute de peur que l'*accident* ne dégénérât en épidémie. Jules eut beau faire remarquer l'étrange et subite putréfaction du cadavre, on ne l'écouta point.

Cependant, dès le lendemain, plusieurs hommes de l'équipage restèrent couchés, et au bout de

vingt-quatre heures, les morts et les malades commencèrent à se succéder fréquemment. Alors seulement le capitaine en prit l'alarme, et on ne tarda pas à entendre circuler à voix basse, parmi les hommes du bord, le bruit mystérieux que cela venait de quelque main portugaise qui, par esprit de vengeance ou de haine, avait glissé du poison dans les viandes que les officiers avaient fait distribuer avec tant de profusion pour le banquet d'adieu dans le Tage. Mais Jules, avec sa naïveté d'Allemand, repoussa cette odieuse insinuation, et n'osa cependant pas se laisser aller à croire que le fléau partait d'une main plus puissante et d'une vengeance plus terrible que celles d'un Portugais.....

Le dixième jour, le vent, constamment favorable jusque là, tomba tout-à-coup, et *le Glorieux*, fut arrêté en pleine mer par un calme plat. Tel était l'état de l'air que, malgré les énormes vagues dont l'Océan se hérissait au large, le vaisseau semblait un rocher immobile, et qu'il fut impossible, pendant quatorze jours consécutifs et en dépit de l'observation la plus minutieuse, de constater la moindre variation de latitude ou de longitude. Pour comble de maux, le soleil des tropiques dardait ses brûlans rayons perpendiculairement sur le pont, en sorte que les marins, altérés d'air frais et incapables d'ailleurs de résister aux émanations méphitiques ou putrides qui s'élevaient de l'entrepont et de la cale, rampaient autour des écoutilles, brûlés par la chaleur qui venait du ciel, ou, s'ils étaient abrités par unevoile, osant à peine respirer, de peur d'absorber l'infection d'en bas avec l'air d'en haut..... C'était un spectacle épouvantable, que de voir les malades se tordre convulsivement les membres et appeler la mort avec leurs voix éteintes qui râlaient d'étranges et lugubres dialogues..... Enfin, la consternation tourna en désespoir, et ceux des matelots qui exécutaient encore les manœuvres n'étaient plus soutenus que par cette énergie de résignation que l'espérance laisse après elle dans notre âme. Vous eussiez dit ces mourans abandonnés qui se lèvent encore pour faire leur lit le soir de leur mort, ou qui, dans les hallucinations de l'agonie, demandent qu'on change leurs draps pour s'envelopper dans un linceul plus frais. — Ces pensées-là font frémir!!!

Jules regardait autour de lui avec une incroyable force d'âme. Frappé de cette idée sublime qu'il ne faut jamais se laisser glisser dans la tombe, alors surtout qu'on tient dans sa main la main d'un autre, il s'était appuyé sur l'amour pour ne pas tomber dans le désespoir. Oh! si alors des hommes vulgaires avaient eu le temps d'épier sur les lèvres du jeune Allemand un sourire doux et calme, ils l'eussent maudit sans doute, ne pouvant comprendre ces rêves de bonheur qu'il se créait à lui seul au milieu des morts et des mourans. Mais il y avait sur d'autres lèvres des sourires non moins étranges, car plus d'un malheureux croyait ressaisir l'existence au moment où, engourdi par la douleur, il ne se sentait plus souffrir parce qu'il s'éteignait...

Cependant Jules commença à douter de lui-même, lorsqu'il eut vu succomber les plus braves de ses compagnons; et, pénétré de la pensée mystérieuse que le bras de Dieu devait s'appesantir sur tous jusqu'au dernier d'entre eux, il se tourna vers le nord-est et murmura deux fois un adieu que les vagues semblèrent lui rapporter comme un écho.

Un soir, après avoir soigné quelques malades, il vint se jeter tout fatigué sur son lit, espérant endormir avec lui les lugubres pensées qui pesaient sur son âme. Mais voilà qu'il se sentit surpris par des souffrances d'agonie vagues et inexprimables : c'était comme un étourdissement cérébral, comme si tous ses nerfs eussent vibré ensemble ; il lui semblait que son lit tournoyait sur un pivot, et que ses jambes, empêchées par les cloisons de son étroite cabane, ne pouvaient suivre ce mouvement de rotation. Mais, entre deux crises de cette nature, il réfléchit plus froidement, et, interrompant une prière ébauchée en vue de la mort, il reconnut que la fièvre lui troublait la raison. Il fit donc un effort sur lui-même et demanda de l'eau; mais personne ne lui répondit. Alors il se traîna sur le pont, espérant y trouver un peu d'air frais à respirer, car le soleil était couché depuis quelques heures déjà. Etendu sur le dos, les yeux levés au ciel, la bouche ouverte, il ne respira qu'un air lourd et chargé de vapeurs humides, et l'atmosphère lui parut un poids insupportable sur la poitrine. Il appela le chirurgien, mais il n'y avait plus de chirurgien, et son aide avait plus d'occupations que n'en comportaient ses forces physiques et morales. Enfin, une main amie lui apporta un verre d'eau, mais cette eau elle-même était tiède et semblait saturée d'infection morbide. Jules éprouva cependant un léger rafraîchissement et s'endormit bientôt après avoir bu. Mais, bon Dieu! qui décrira jamais ce sommeil avec son cauchemar pestilentiel?

Le vaisseau lui apparut comme un théâtre immense éclairé de tous côtés par des jets de phosphore et de soufre, dont la flamme verte, bleue et blanchâtre épanchait une teinte livide et sépulcrale sur les acteurs muets d'une tragédie mystérieuse : il y avait une fascination infernale dans leurs regards, et leur haleine infecte arrivait jusqu'aux spectateurs qui applaudissaient avec rage en détournant la tête........... Puis la lampe s'éteignit, une fumée noire, épaisse, empestée, roula ses tourbillons dans l'enceinte, poussée par un souffle invincible et puissant; puis enfin, le vaisseau reparut, mais d'une grandeur prodigieuse, et, à la lueur des cordages transfor-

mées en spirales phosphorescentes, le grand-mât allait déchirer le ciel pour laisser voir le tube sonore d'une trompette qui sonnait l'appel foudroyant du jugement dernier..... Jules étendit la main pour saisir celle d'une femme à genoux près de lui; le spectre disparut, le malade se sentit tomber dans un abîme : il s'éveilla!

En essayant de se remuer pour secouer tout-à-fait cette vision effrayante, il sentit son cou raide, enflé et distendu, au point qu'il ne pouvait plus tourner sa tête sur ses épaules sans éprouver une douleur inouie. D'autres symptômes de maladie vinrent encore lui révéler que l'infection avait passé dans son sang, et cette pensée, qu'il avait tant de fois repoussée comme une marque de faiblesse, vint s'accroupir ainsi qu'un cadavre nu et putréfié devant ses yeux; car elle sembla dissiper un instant le délire de la fièvre; il se sentit la force de se traîner jusqu'à une des lampes de nuit, et là il reconnut sur sa poitrine les taches pourprées de la maladie. Oh! alors il comprit que c'en était fait de lui, et, se tournant péniblement vers l'horizon mouvant qui lui cachait les côtes du Portugal, il s'écria d'une voix mourante :

« Adieu! encore une fois adieu! je vais me réveiller avant l'aurore, et je t'attendrai jusqu'au soir! »

Ce fut un effort terrible de pensée, et comme une fibre qui se rompait dans son cœur. Il s'ensuivit un abattement morne, un calme d'agonie, et le malheureux appela le chirurgien en second, qui s'arracha du chevet des autres malades et s'approcha de lui.

« Savez-vous bien, Monsieur, lui dit Jules aussitôt qu'il le vit, savez-vous maintenant enfin quel est le fléau qui est descendu sur nous? »

Et lui découvrant sa poitrine avec une effrayante solennité d'expression :

« Eh bien! Monsieur, moi je vous l'apprendrai, c'est *la peste!* Oui, la peste, entendez-vous?... Et veillez bien sur le capitaine, car si vous doutez encore, je vais vous donner bientôt un cadavre de plus à étudier! »

L'homme de l'art n'avait jamais douté du mal, et, se penchant vers Jules, il lui dit à voix basse avec un épouvantable sang-froid :

« Eh! mon ami, nous le savons, nous l'avons reconnue dès le principe : croyez-vous donc que c'est pour arrêter l'effet des *viandes empoisonnées par les Portugais*, que j'ai fait distribuer tant de tabac pour renouveler l'atmosphère avec de la fumée, et que j'ai séparé autant que j'ai pu les malades du reste de l'équipage! Au nom de Dieu, ne dites rien : ce serait jeter le découragement, c'est la mort....

» Silence donc, mon ami; j'ai encore l'espoir d'arrêter les progrès de la contagion. »

Mais le malade n'entendit pas ces derniers mots; car il retomba dans le délire, et ses membres s'agitèrent convulsivement comme dans un accès de fièvre ardente. Le chirurgien lui administre une potion calmante, puis le laisse là comme un cadavre qui n'est pas encore froid; et insouciant pour lui-même, car il se croyait désormais assuré contre le mal, il mettait le pied sur l'écoutille pour descendre dans l'entrepont, quand il se sentit chanceler. Tous ses organes vitaux semblèrent se briser au même instant; atteint par le fluide corrosif, il tomba mort, et dès ce moment l'équipage cessa de croire à la Providence. Tous les marins qui se trouvaient sur le pont se précipitèrent dans la chambre du capitaine, mais le capitaine aussi était un cadavre en putréfaction!

A partir de cet instant le drame devint plus poignant à chaque scène, il n'y a pas de mots dans la langue des hommes pour exprimer ce tableau de vengeance divine! Qu'il se figure, si cela est possible, celui dont l'imagination est assez forte et froide en même temps, qu'il se figure ces malheureux abandonnés par le Ciel dans leur prison flottante, vomissant des imprécations avec leur sang tourné, mourant l'un sur l'autre, les membres tordus comme des branches vertes qui se dessèchent quand la flamme dévore le tronc de l'arbre; et puis, qu'il assiste par la pensée à ces funérailles fraternelles celébrées par des agonisans qui présentent pour eux-mêmes une agonie sans secours, un sommeil sans sépulture et sans linceul, car ils avaient trop à faire de souffrir, de s'aider à mourir et d'ensevelir les morts..........

Ce fut, autant qu'il a pu le calculer, cinq jours après la mort du chirurgien que Jules sortit de sa léthargie, où plutôt de ce sommeil de plomb qui avait succédé au délire de la fièvre. Il lui sembla se réveiller dans un monde d'où il était absent depuis long-temps déjà, et quelques minutes s'écoulèrent avant qu'il pût se reconnaître et voir où il en était. Il se retrouva encore sur le pont, mais couché sur un matelas et dans un hamac. Auprès de lui on avait posé par terre un verre de vin et une portion de viande salée. Il avala le vin d'un trait, mais ne put supporter le goût de la viande, car elle était là depuis plusieurs jours, sans doute, sous le soleil et l'atmosphère putride..... Cependant, il recouvra par degrés l'usage de ses sens, mais ils ne reprirent leur privilége que pour être affectés de hideux et horribles objets.

Le soleil, planant perpendiculairement au-dessus du vaisseau, semblait décomposer les matières animales pour absorber l'infection. Jules n'eut pas plus tôt ressaisi la conscience de son existence qu'il éleva la voix pour appeler, puis retint son haleine et prêta l'oreille pour ne pas perdre un son; mais il ne lui arriva pas seulement un murmure, un souffle de respiration. Alors un sentiment indéfinissable d'horreur arrêta les battemens de son cœur, et il demeura quelques instans dans cet état de torpeur qui n'ac-

cuse ni la circulation du sang, ni l'absence de l'âme dans le corps. Enfin, grâce à l'énergie habituelle de sa volonté d'homme, il rassembla ses facultés intellectuelles avec ses forces physiques et se leva sur le pont.

Mais pour quel spectacle, grand Dieu! se levait-il, la bouche beante, les yeux avides de voir! C'etaient de tous côtés autour de lui des cadavres plus ou moins marbrés de putréfaction, infiltrés de sang noir; et ils présentaient, ces cadavres, des poses singulièrement variées, horriblement pittoresques. Celui-ci, mort en désespéré, avait encore les doigts convulsivement enlacés dans ses cheveux; celui-là, qu'une souffrance atroce avait foudroyé, laissait voir sous des lèvres serrées, des dents déracinées, des mâchoires tordues; et, çà et là, des yeux sortis de leur orbite, sur un visage calme, accusaient une mort sans regret, après une épouvantable agonie. Enfin, l'on en voyait que la mort avait frappés comme un coup de foudre, mais avec d'autant plus de violence, qu'elle les avait moins torturés, car leurs cadavres s'étaient putréfiés dans l'espace de quelques secondes, et ils seraient maintenant tombés par lambeaux dans le linceul qui les aurait reçus.....

Le Glorieux, naguère le plus intrépide vaisseau qui eût été lancé contre l'ennemi, le plus fin voilier qui eût jamais défié la chasse d'un lougre, *le Glorieux*, qui filait encore peu de jours auparavant ses dix nœuds vent largue, flottait maintenant sur l'eau comme une bouée nonchalante, comme un cimetière détaché du continent, ou pareil à la baleine assoupie dont le soleil de cette zone torride berce la sieste avec ses rayons endormeurs.

Pas une brise perdue, pas une ondulation sonore dans l'air, pas une voile à l'horizon, et le ciel ne semblait borner l'hémisphère que pour resserrer dans un cercle plus étroit les exhalaisons pestilentielles du bord.

Jules resta stupéfait à cette vue : le cœur lui manqua un instant : il détourna la tête avec un sentiment de désespoir, et alla se cacher la figure dans le hamac d'où il venait de sortir; car il avait besoin de se reposer après cette scène d'horreur. Là, sa première pensée fut pour une prière vague, et la seconde pour s'armer d'une résolution terrible; puis il avala, pour s'animer encore plus, une dose de rhum, qui l'eût enivré dans toute autre circonstance, et il se trouva la force de visiter l'entrepont et les cabanes, pour voir s'il n'y aurait pas encore quelque mourant à secourir, et afin d'ensevelir, à lui seul, dans les flots, tous les cadavres de ses malheureux compagnons.

Il lui fallut s'accoutumer par degrés à l'air empesté de l'intérieur avant d'y pénétrer tout-à-fait; et puis, il y avait quelque chose de poignant, et qui serrait le cœur dans cette immobilité silencieuse et morne des morts, qu'interrompaient par intervalle les grincemens rauques de la mâture balancée par les flots. Jules étouffa ses appréhensions comme sa répugnance : il visita de longues rangées de hamacs, les uns vides, les autres encore tendus sous leurs cadavres; car il n'y avait plus qu'un homme vivant à bord du vaisseau.

Jules avait résolu de rendre les derniers devoirs à ses compagnons, et il se mit à l'œuvre avec résignation. Au premier cadavre qu'il tenta de soulever, il succomba sous le fardeau, et sentit bien qu'il lui fallait reprendre ses forces avant de commencer son office de fossoyeur. Mais comment rester vivant au milieu de cet amas de corps qui tombaient en lambeaux?

La nuit s'abaissa sur la mer pour la première fois depuis que le malheureux était seul dans sa bière flottante, et ce fut alors que son imagination allemande se laissa dériver au courant de ses rêveries.

Seul! se disait-il; seul! et pas même elle avec moi!... Et Dieu soit béni pour n'avoir pas permis qu'elle me suivît!... Et quand je songe qu'il me faudrait faire trois cents lieues, peut-être, pour rencontrer un homme, et je ne puis faire seulement cinquante pas sur ce vaisseau sans arriver au bord d'un abîme, ni un pas sans marcher sur un cadavre; et, si un vaisseau venait à passer, il me laisserait avec ces morts, et je n'ose moi-même respirer trop fort, de peur de m'empoisonner!...

Cette première nuit fut longue et terrible à son esprit penseur, à son cerveau ébranlé par la fièvre. Chaque fois qu'une lueur sulfureuse sillonnait le ciel bleu de ces brûlans parages, il croyait voir surgir dans l'entrepont, et du milieu de l'obscurité, un des cadavres dont il avait la garde; et les craquemens des manœuvres lui semblaient un râle de mourant qui demande à boire avec une voix éteinte. Mais ces fantastiques visions de poète disparurent bientôt sous les réflexions du philosophe, et pourtant il était bien permis, dans une situation semblable, de se laisser aller aux terreurs d'une imagination frappée....

Les forces lui revinrent assez promptement, comme il arrive ordinairement après des maladies de cette nature, et dès le lendemain matin il se sentit en état de jeter les morts à la mer. Plus d'une fois cependant son cœur se souleva, les forces lui manquèrent, et il s'assit pour ne pas tomber évanoui.

Le soleil déclinait à l'horizon quand le dernier cadavre glissa le long du bord et disparut dans les flots. Alors Jules voulut accomplir jusqu'au bout sa mission; et comme il savait la langue de ses malheureux compagnons, il se pencha sur le sabord avec une Bible, et psalmodia l'office des morts en anglais, et selon le rite anglican. Au moment où il récitait les dernières stances, le so-

leil épanchait ses rayons mourans sur la mer, que la nuit couvrit presque aussitôt, car, dans ces régions, il n'y a point de crépuscule.

« Dormez, braves compagnons, ajouta Jules avec un accent de tristesse profonde; dormez jusqu'à ce qu'une voix plus forte que la mienne vous réveille, et que la mer rende au ciel ses morts! »

Comme il baissait les yeux en prononçant ces derniers mots, il vit avec horreur les affreux requins soulever leur tête au-dessus de l'eau, pour voir s'il n'y avait pas d'autres cadavres à dévorer.

Plusieurs voiles basses étaient encore serrées. Jules réfléchit qu'il serait bon de les larguer sans les border; car il valait mieux pour lui, à tout hasard, être jeté sur les rochers d'une côte inconnue que de rester ainsi dans cette prison flottante. Il exécuta donc cette manœuvre, non sans peine, car ses forces étaient épuisées; puis il redescendit sur le pont.

Ce fut alors qu'il appela de toutes les forces de son âme la main bien-aimée d'Irma, pour essuyer au moins la sueur de son front; et alors aussi, presque disposé à se croire heureux, il eût voulu partager son vaisseau avec elle.....

Si au moins il avait su diriger un navire, il aurait sué nuit et jour pour faire à lui seul une partie des manœuvres de tout un équipage; mais il sentait l'impossibilité de remplir cette tâche, et cette idée l'accablait!

Et le soir, il s'abandonnait avec un charme indéfinissable à ses poignantes réflexions; puis, la nuit venue, il se couchait sur le pont, enveloppé dans son manteau; et quand les clapotemens veloutés des lames venaient murmurer à son oreille, son imagination de jeune homme se livrait encore à de vagues espérances.

« Mon Dieu! pensait-il, cette nuit peut-être, une lame viendra tout-à-coup balayer le pont du vaisseau et lui enlever son dernier cadavre! Cette nuit, peut-être, le vent m'ira fracasser, moi et mon vaisseau, sur un rocher.... Mais j'ai là-bas un ange qui prie pour moi et qui m'aime et me pleure. »

Il s'endormait paisible et rêvait d'amour! Des jours, des semaines, s'écoulèrent ainsi; Jules ne comptait plus le temps; il regardait à l'horizon, écoutait attentivement la plus légère brise, consultait la flamme du grand-mât et le pennon du plat-bord; puis il mesurait ses vivres; puis il amassait des images et des pensées : voilà tout.

Le vent se remit enfin à souffler; mais tout-à-coup et avec une telle violence, qu'en peu d'heures Jules vit les vagues verdir et se panacher d'écume à leur sommet. Il sourit à l'idée d'une tempête, et, la nuit venue, il regarda long-temps la mer qui devenait de plus en plus houleuse, et se coucha sur le pont, plus heureux, plus tranquille que jamais, et enveloppé de son manteau.

Vers le milieu de la nuit, la bourrasque grossit et devint une tempête horrible. Jules se sentit rouler violemment; et alors il se leva, puis il se mit à contempler le gros temps avec des transports de joie; car le vaisseau, abandonné à lui-même, filait vent arrière avec ses quatre voiles mal orientées, que le vent avait bientôt gonflées violemment.

« Quel bonheur, s'écriait Jules, de respirer l'air frais à pleine bouche! d'entendre les sifflemens des vents dans les cordages! de laisser égarer ses yeux sur l'avant avec l'espoir de voir la terre, et de voir sur la côte une femme qui me tend les bras, ou bien un rocher pour me broyer le crâne!.... »

Pauvre Jules! il ne savait pas que le vaisseau, mal calfaté depuis long-temps, avait deux légères voies d'eau près de la quille, et que sa marche rapide avait arraché quelques bourres d'étoupe qui les fermaient à moitié. Mais quand il vit l'eau gagner rapidement la cale, il regarda encore une fois à l'horizon, puis il répéta son adieu! que le vent emporta cette fois....

Le vingtième jour qui suivit, Jules se réveilla dans un magnifique appartement dont les fenêtres et les balcons avaient vue sur de vastes jardins inondés d'air frais, de soleil brûlant et de parfums qu'exhalaient de toutes parts des orangers et des citronniers en fleurs.

Après un long délire, et lorsqu'il ouvrit ses yeux encore étincelans de fièvre, ce fut la main d'Irma qui essuya la sueur de son front.

Il avait été sauvé des flots près de la coque submergée de *l'Invincible*, et ramené à Lisbonne par le capitaine d'une galiote hollandaise.

VARIÉTÉS.

La petite goëlette folle.

Un gros navire portugais, revenant de Goa à Lisbonne, cheminait lourdement près des îles du Cap-Vert, favorisé par une belle brise de sud-est qui, après avoir effleuré les flots à peine agités, venait arrondir, en se jouant, les voiles hautes du riche et paisible trois-mâts.

Le ciel, ce jour-là, déployant toute sa magnificence sur la mer d'azur qu'argentaient à l'horizon les rayons éblouissans du soleil, semblait avoir concentré les nuages errans du matin sur les pics des îles que le navire allait bientôt perdre de vue; et, sans les douces risées qui venaient par intervalles secouer les tentes de gaillard du galion portugais et faire clapoter les lames légères sous sa proue, on aurait cru la nature inanimée et les élémens endormis sous le charme de ces parages délicieux.

Une chapelle dressée sur la dunette du galion avait réuni, vers dix heures du matin, les nom-

breux passagers et les dévots matelots du bord. Ce jour-là était une grande fête, et un chapelain de Goa avait chanté la messe dans la petite chapelle improvisée....

Au moment de l'élévation, et pendant que toutes les têtes de l'équipage, pieusement penchées vers le tillac, se disposaient à recevoir en silence la sainte bénédiction, le timonier, qui seul, en ce moment de recueillement, osait promener les yeux autour du navire, aperçut un bâtiment au vent du galion.... Il fit un signe au capitaine, et le capitaine, arraché un instant à sa religieuse préoccupation, regarda le bâtiment que lui montrait le timonier....

C'était une petite goëlette, ses basses voiles et ses focs dehors, filant, comme une flèche, sur le dos des lames qu'elle renvoyait derrière elle, en mobiles flots d'argent. La brise, qui à peine faisait *haler* quatre à cinq nœuds au pesant galion, lui suffisait à elle pour diviser avec une prodigieuse vitesse la mer sur laquelle ses voiles blanches se secouaient à chaque petit coup de tangage, comme les ailes d'une mauve qui s'abat sur l'onde qu'elle caresse en frémissant. Sa mâture effilée, tout-à-fait penchée en arrière, paraissait fuir en se projetant sur le bleu de l'horizon, comme ces jets vaporeux que le soleil, dans les jours d'orage, se plaît à faire courir au loin sur le rideau nuageux de l'atmosphère. Et puis, lorsqu'après avoir prolongé sa bordée au large du trois-mâts, la petite goëlette avait presque disparu sous les gerbes du soleil étincelant, elle revirait capricieusement de bord pour cingler de côté et d'autre, en revirant encore, tantôt vent devant, tantôt vent arrière, pour courir de nouveau, pirouetter un moment après et s'ébattre enfin au souffle de la brise dont elle semblait se jouer avec une turbulence d'enfant.

Etonné de la singulière manœuvre de ce petit navire fou, mais rassuré sur ses intentions par la faiblesse qu'indiquait sa frêle apparence, le capitaine portugais suivait avec curiosité plutôt qu'avec inquietude les rapides évolutions du sémillant aviso. Une bonne batterie couverte, de douze pièces de canon et six coulevrines élongées sur ses gaillards, lui répondait des événemens à venir. La messe une fois dite dans la chapelle élevée sur la dunette, on tinta le diner, et la petite goëlette, pour imiter la sécurité du galion, fit tinter aussi le diner à son bord au branle d'une sonnette dont les tin-tins aigus et criards, apportés par la brise aux oreilles de l'équipage du trois-mâts, égayèrent beaucoup les matelots déjà rangés autour des gamelles fumantes.

Vers le soir, alors que le soleil, allant jeter ses derniers feux sur le groupe des îles du Cap-Vert, disparaissait au loin dans un océan de lumière volcanique, on prit des relèvemens pour la nuit à bord du trois-mâts; et quand le capitaine, tournant les fils du compas azimutal vers l'astre qui s'éteignait à l'horizon, voulut diriger son œil sur le centre du soleil, il aperçut juste dans cette direction la petite goëlette.

« Encore ce maudit navire fou! s'écria-t-il.... Mais voyez comme ses voiles paraissent rouges dans la ligne du soleil!.., On dirait, par Notre-Dame de Padoue, dont nous avons aujourd'hui célébré la fête, de la toile peinte avec du vermillon... »

Il observa son amplitude après avoir prononcé ces mots, et bientôt la nuit vint autour de lui envelopper de ses ténèbres les cieux, les flots et la petite goëlette si vive, si folle pendant le jour.

Avec les premières ombres du soir quelques nuages s'étaient élevés à l'horizon, et avec ces nuages, poussés dans l'air par un vent incertain et frais, quelques rafales passèrent sur le galion. On ordonna pour la nuit de serrer par précaution les perroquets et la grande voile, et vers dix heures, lorsque les matelots de quart, montés sur les vergues, se livraient à cette opération, l'officier qui veillait derrière fut surpris et presque effrayé de voir par la hanche de dessous le vent du galion, un navire dont personne à bord n'avait encore remarqué le voisinage. C'était la petite goëlette qui, légère et blanche comme un flocon de coton, et rapide comme une hirondelle, s'était approchée du trois-mâts sans qu'on eût entendu son sillage et sans qu'on se fût douté de son arrivée. Le premier mouvement de l'officier fut de la hêler pour savoir son nom.... Au son de la voix du chef de quart, le capitaine portugais saute sur le pont, La petite goëlette n'était tout au plus qu'à une dizaine de brasses du trois-mâts. Elle continue d'approcher toujours sans répondre un seul mot à la question qui vient de lui être adressée, et, au moment où le capitaine lui-même, impatienté de ce silence, va saisir le porte-voix pour interroger de nouveau ce voisin si impoli, cinq à six grenades, lancées avec force dans les airs, franchissent, en sifflant et en vomissant des gerbes de feu, la distance qui sépare la goëlette du trois-mâts, pour venir éclater sur le gaillard d'arrière de celui-ci.... *A vos pièces! à vos pièces!* crie alors le capitaine : *feu sur cette gueuse de goëlette! Vite, vite, une mèche allumée, et feu dessus!*

Oui, mais avant que les hommes présens sur le pont aient saisi et allumé une mèche, détapé, réamorcé et pointé un canon, la petite goëlette a laissé arriver et a disparu sous le vent, sans laisser une seule trace, un seul remous sur les flots, ni une ombre au milieu des ténèbres qui ont favorisé sa fuite.

« C'est égal, dit le capitaine portugais, cette attaque, quelque vaine qu'elle ait été, nous avertit de nous tenir sur nos gardes. Ses grenades ne nous ont heureusement fait aucun mal; mais si la coquine nous accoste encore, tenons-nous pa-

rés à ne plus badiner avec elle et à la couler comme un plomb, dès qu'elle sera à petite portée de nos pièces de gaillard. »

Pendant près de deux heures, les matelots, la mèche allumée, veillèrent avec attention autour du navire. Rien ne parut. Les rafales se succédaient, et on manœuvrait à bord du galion pour recevoir les grains, sans perdre de vue les points par lesquels pourrait arriver encore la petite goëlette folle pour inquiéter le gros trois-mâts.

A minuit, à l'heure où l'officier de service faisait changer le quart, une forte grainasse, chargée de vent et de pluie, tombe, en sifflant, sur le galion, qu'elle enveloppe d'un tourbillon d'eau battante et d'épaisses vapeurs. Le navire se penche sur le côté; les voiles hâlent avec plus d'effort sur leurs vergues qu'elles font plier. Les hommes de l'équipage sautent en double sur les drisses des huniers et sur les cargues des basses voiles. Le capitaine et les officiers crient d'amener et de laisser arriver. Le grain noir redouble de violence : une pluie raide et froide aveugle, inonde les matelots qui courent avec confusion pour exécuter dans l'obscurité la manœuvre qu'on leur commande avec trop peu d'ordre et de précision.... Un coup de foudre, ou du moins quelque chose de semblable à un coup de foudre, se fait entendre au milieu du tumulte qu'ont redoublé les éclats du tonnerre. Le pont vient d'être couvert de feu, et ce feu paraît être parti du sein de la grainasse que le navire essuie encore en ce moment. Une fumée suffocante s'élève de la batterie dans laquelle les carreaux électriques semblent avoir pénétré par les panneaux. On se jette sur les objets que cet incendie si soudain a déjà enflammés. Le feu est à bord, et l'on crie au capitaine que ce n'est pas la foudre, mais que ce sont des grenades qui viennent d'éclater dans la batterie. Et quand le grain, en s'éloignant encore furieux, sous le vent avec lequel il mugit, permet au capitaine de jeter les yeux un peu au large, il aperçoit encore, à une petite distance de lui, la maudite petite goëlette qui cingle dans le vent, ses basses voiles amurées, et qui, en s'éloignant, semble mêler sa forme aérienne aux dernières vapeurs de l'orage passager, duquel elle s'est enveloppée pour approcher le galion. Plus de doute, c'est elle qui, dans le moment d'alarme occasioné par la grainasse qu'on vient de recevoir à bord, a lancé sur le pont cette pluie de grenades que l'on a prise pour un coup de tonnerre. *Infernale goëlette!* hurle avec désespoir le capitaine portugais : *elle vient de mettre le feu dans la batterie... De l'eau! de l'eau! En bas!* répète-t-il à son équipage. *L'incendie va nous gagner... Etouffons-le sous une masse d'eau, et noyons d'abord les poudres de la Sainte-Barbe...*

Mais c'est en vain que l'équipage se consume en efforts pour exécuter ces ordres sinistres. L'incendie triomphera des obstacles qu'on cherche à lui opposer; et la flamme rugit déjà en tournoyant dans le gréement du galion qu'elle va dévorer....

Que faire contre un danger aussi pressant et en présence de la confusion et de l'effroi qui règnent à bord?... Fuir en abandonnant le navire au fléau qui déjà s'est rendu maître du pont et de la batterie. Les embarcations sont mises à la mer : les passagers et l'équipage, chargés de tout ce qu'ils peuvent arracher de plus précieux à la destruction, se précipitent dans les canots. La mer est encore belle : les îles du Cap-Vert ne sont qu'à une petite distance. Le capitaine suit, consterné, l'exemple que lui ont déjà donné ses officiers et ses matelots. Il se sépare les larmes aux yeux de son bâtiment que doivent bientôt se disputer l'eau et le feu. Ses regards consternés s'arrêtent encore, et pour la dernière fois, sur son malheureux galion, et, en les reportant sur la flamme dévorante qui va lui ravir tout ce qu'il a de plus cher au monde, il reste stupéfait de voir la goëlette, l'exécrable goëlette s'approcher du navire incendié, s'attacher à lui et présenter impunément aux flammes mugissantes ses voiles sur lesquelles se reflète le brasier rouge du mobile volcan. « C'est le navire du démon, s'écrient à cette vue les matelots portugais... C'est Lucifer qui est à bord de cette goëlette... Il n'y avait pas à lutter contre lui... »

Et les superstitieux matelots, agenouillés dans le fond des embarcations où ils se sont groupés, adressent des vœux expiatoires au Ciel, pendant que la goëlette escorte le navire qu'elle semble disputer comme son bien, comme sa proie, au feu qu'elle-même a allumé dans ses vastes flancs.

Avec les premières lueurs du matin les embarcations du galion portugais se trouvèrent à vue des îles du Cap-Vert, vers lesquelles elles ramaient pour chercher un refuge; mais, à son grand désespoir, le capitaine put voir aussi la petite goëlette fuyant au large le long du trois-mâts, qu'elle était parvenue à arracher à l'incendie et au danger que les marins portugais effrayés s'étaient trop tôt empressés d'éviter. Quelle était cette petite *goëlette folle?* Un pirate? Oui, sans doute. Mais son nom? Jamais on ne le sut.

Edouard Corbière.

Naufrage de l'Olympe

au désert de Sahara (1).

Le capitaine Quesnel, commandant le navire français *l'Olympe*, monté par vingt hommes d'équipage, partit du port de Brest au com-

(1) Dans l'espace d'environ vingt-cinq ans, on compte les naufrages de quarante navires de toutes les nations qui ont péri sur cette côte. La même cause a produit ces dé-

mencement de septembre 1827, affrété par une maison de commerce du Havre, pour transporter à Buénos-Ayres des passagers embarqués au compte de cette république. Ces passagers étaient au nombre de deux cent soixante-treize. C'étaient des familles d'artisans engagées par une société parisienne ; elles portaient leur industrie à l'étranger, après avoir souscrit à la condition de payer, sur le produit de leur travail, le passage, dans le cours de cinq années, à dater de leur arrivée sur le territoire buénos-ayrien.

Le vendredi 21 septembre fut le jour fixé pour le départ du Havre. Le vent soufflait de la partie sud-ouest. Le capitaine Quesnel fit embarquer tous les passagers, et ordonna les préparatifs nécessaires pour appareiller. La joie était peinte sur le visage de quelques-uns des passagers; ils rêvaient la fortune; d'autres, moins confians en ses faveurs, se dérobaient aux regards des curieux. L'équipage et les passagers halèrent le navire entre les portes du bassin, où le bateau à vapeur vint le prendre à la remorque pour le conduire jusqu'à la petite rade.

Nous appareillâmes, dit l'auteur de cette narration, témoin oculaire des événemens que nous allons rapporter, avec une brise très-fraîche; le capitaine fit serrer les perroquets, et nous louvoyâmes sous nos huniers et nos basses-voiles, pour nous tenir écartés de la côte. Pendant la nuit, le vent souffla avec violence de la partie du nord-ouest, ce qui nous obligea à rentrer le lendemain dans le port du Havre. Notre relâche ne dura que quatre jours, qui furent employés à remettre tout en ordre à bord, et à rétablir les passagers, dont la plupart avaient été très-incommodés du mal de mer.

Le 26, nous sortîmes du port avec une bonne brise qui nous éloigna bientôt du rivage. La nuit approchait, et le froid commençant à se faire sentir, les passagers descendirent dans l'entre-pont pour se mettre à l'abri. Des cabanes y avaient été préparées pour les recevoir.

Le 27, nous eumes connaissance de l'île d'Ouessant; nous la perdîmes de vue avant la nuit. Cette île était la dernière terre de France. Nous lui fîmes nos adieux avec cette émotion qu'on éprouve en quittant sa patrie.

Le 10 octobre, le nombre des passagers se trouva augmenté par la naissance d'un enfant, qui fut baptisé au milieu des tempêtes. Cet événement fit quelque diversion à la monotonie du voyage.

Nous eûmes pendant sept jours une navigation pénible.

Le 17, nous aperçumes les îles de Palme et de Fer (1). Nous gouvernâmes alors dans l'espoir de prendre connaissance de l'île Saint-Antoine (2).

Le 21, nous passâmes le tropique du Cancer avec beau temps. Un second baptême eut lieu; mais, cette fois, il fut presque général. Les passagers, qui jusqu'alors avaient été malades, commencèrent à se réjouir. Tout le monde prit part aux cérémonies dont *le bonhomme Tropique* faisait les honneurs. La nuit vint trop tôt mettre un terme au premier jour serein dont nous avions joui depuis notre départ. A regret on quitta le pont pour se livrer au sommeil! le ciel était si pur, la nuit si fraîche! Bientôt pourtant aux jeux les plus bruyans succéda le plus grand silence.

Le second, M. Caubrière, avait pris le quart (3). Le navire faisait bonne route, et il n'y eut rien de remarquable pendant ce laps de temps. A minuit, M. Caubrière quitta le pont pour aller se reposer. Il ne tarda pas à s'endormir; mais ce sommeil fut de courte durée...... Vers deux heures du matin, on crut apercevoir la terre; une frayeur subite s'empara des matelots; on courut à la chambre du second, et l'on ouvrit sa porte avec fracas, en criant : *La terre est devant nous!* Réveillé par ces cris, ce jeune homme se lève précipitamment, et vole sur le pont, tremblant que cette terre ne fût la côte d'Afrique, sur laquelle nous aurions été jetés, ou par les courans, ou par une déviation de boussole. Ses craintes n'étaient que trop bien fondées; il reconnut que le danger était inévitable, et que toute manœuvre devenait impossible, et n'aurait pu nous soustraire au péril qui nous menaçait.

Le capitaine, éveillé en sursaut, courut aussi sur le pont, pour reconnaître la cause de ce bruit épouvantable, et pour rétablir l'ordre; mais quel fut son étonnement en apercevant la terre à un mille de distance!

Atterré par un semblable contre-temps, et voyant la perte presque certaine de son navire, il commanda quelques manœuvres qui furent inutiles : il était trop tard.

Bientôt le navire donna un coup de talon, un second s'ensuivit, et, malgré la promptitude que l'on mit à amener les voiles et à mouiller une ancre, l'erre que portait le navire le mit bientôt dans les brisans du plain, où notre gouvernail se rompit......

A ce terrible choc, tous les passagers montèrent en foule sur le pont, remplis d'effroi, et demandant la cause de cette violente secousse. Ils ne tardèrent pas à apprendre qu'ils étaient échoués sur les côtes d'Afrique...... La terreur s'empara de tous les esprits.

Il s'ensuivit une de ces scènes de désespoir, d'autant plus affreuse, que trois cents personnes

sastres : ce sont des courans dangereux qui entraînent les bâtimens vers la côte occidentale d'Afrique. Tant d'événemens devraient faire tenir sur leurs gardes les marins qui fréquentent ces parages : on ne saurait déployer une surveillance trop active dans cette navigation.

(1) Iles des Canaries.

(2) Ile du Cap-Vert.

(3) Quart, en terme de marine, signifie quatre heures de veille sur le pont.



Isabey Del. Imp. de Leclerc Alès Sc.

Rivage de Normandie

se voyaient menacées dans leur existence. Puis à cette scène de tumulte et d'horreur succéda un moment de silence, calme trompeur que pourrait confondre avec la résignation celui qui ne connaîtrait pas le cœur humain.

On parvint, non sans beaucoup de peine, à calmer un peu les plus timides, en leur montrant la terre qui était auprès de nous, et en leur faisant entendre que nous gagnerions le rivage à l'aide de nos embarcations, sans courir les risques de perdre la vie.

Le jour commençait à poindre lorsque nous découvrîmes les sables brûlans de l'Afrique. Le capitaine releva la position sur sa carte, et reconnut que nous avions été entraînés sur un banc, à l'entrée du golfe Saint-Cyprien, dans le désert de Sahara (1). On ne tarda pas à s'apercevoir que le navire était crevé, et que les deux pompes qui jouaient avec force ne pouvaient pas franchir l'eau qui y entrait. Ce fut alors que nous perdîmes tout espoir de le relever.

Le capitaine fit assembler les hommes de l'équipage, et demanda l'avis de chacun. Le second, qui jusqu'alors avait insisté et fait ses efforts pour qu'on relevât le navire, se rendit à l'opinion générale, qui était de songer aux moyens les plus sûrs et les plus expéditifs de gagner la terre, et par conséquent de sauver les passagers. La plus grande difficulté était de mettre les embarcations à flot par une mer si houleuse.

En attendant le jour, nous dépassâmes les mâts de catacois et de perroquet pour soulager le navire qui déjà donnait la bande sur tribord; la mâture pouvait le faire coucher entièrement. Vers cinq heures du matin, tout fut disposé pour mettre la chaloupe à la mer, qui était alors si grosse, que chaque lame passait par-dessus le pont. Le second, accompagné du maître d'équipage, s'y embarqua, et, après avoir croché les caliornes, on la mit à l'eau. A peine y était-elle, qu'elle fut remplie par une lame qui manqua d'enlever plusieurs hommes de dessus le pont. Cependant on parvint, non sans peine, à la faire dériver sous le beaupré, où on l'amarra fortement après l'avoir vidée.

Le capitaine, ayant résolu de faire un radeau, nous appela pour aider à le construire; nous remontâmes à bord pour accélérer ce travail. Tandis que nous étions occupés sur le pont, le capitaine s'aperçut que la chaloupe se remplissait; il le dit au second, qui fut encore obligé de se jeter à la nage avec un matelot pour aller la vider.

Le radeau fut construit sur-le-champ avec des mâts de hune, de perroquet, des vergues, etc.; nous clouâmes dessus des planches, qui produisirent un très-mauvais effet; car, aussitôt qu'il fut lancé en mer, elles furent enlevées par la force des lames.

Le second descendit sur le radeau avec quelques hommes qui savaient nager, pour le faire dériver sous le beaupré. Afin de le consolider pour qu'il pût résister aux vagues et aux courans, on envoya du bord des barriques, des mâtures de rechange, pour le faire flotter à fleur d'eau. Les hommes qui étaient dessus couraient le plus grand danger; à chaque instant, ils étaient couverts par les vagues, et sur le point d'être tués par les matériaux que nous jetions du bord et que l'impétuosité de la mer renvoyait sur eux avec violence. Un espar tomba sur la tête du second et faillit l'écraser; il fut obligé de remonter à bord avec le secours de quelques personnes.

L'ardeur et le courage dont ce jeune homme était animé lui firent prendre à peine le temps de panser sa blessure. La vue des femmes éplorées qui l'entouraient, le sort affreux auquel tant d'infortunés étaient exposés, doublaient son énergie et lui ôtaient le sentiment de sa propre douleur. Déjà il était sur l'avant du navire, lorsque les deux grelins cassèrent, et le radeau fut jeté sur le rivage avec les huit hommes qui le montaient, et qui furent assez heureux pour gagner la terre sans accident.

Cette fatale circonstance fit renaître le désordre parmi les passagers; tout notre espoir avait fui avec le radeau. Il ne nous restait plus d'autre ressource que d'envoyer à terre un va-et-vient au moyen de la chaloupe. Nous essayâmes de le faire. Presque tout le reste de l'équipage s'embarqua dans la chaloupe, que nous laissâmes dériver au gré des flots sur une bonne amarre que nous tenions à bord du navire. Lorsque nous la vîmes presque arrivée à terre, le calme se rétablit, et l'espérance commença à renaître. On reprit courage : les hommes, les femmes et les enfans travaillaient, à l'envi l'un de l'autre, à faire leurs préparatifs pour débarquer. Tout-à-coup, au moment d'aborder, une lame prit la chaloupe par le travers, cassa l'amarre que nous tenions à bord, et la fit chavirer. La chaloupe et les hommes furent jetés au plain.

Il est impossible de peindre ce que nous éprouvâmes en voyant nous échapper ce dernier moyen de salut. Cette perte nous fut plus sensible que la première, attendu qu'à l'aide de cette embarcation, nous aurions pu, sans danger, débarquer tout le monde; il fallut aviser à d'autres expédiens.

Le capitaine et le second, dans cette circonstance, conservèrent le plus grand sang-froid, et encouragèrent les passagers par leur exemple. En ce moment, toutes nos ressources étaient

(1) Sahara, nom qu'on donne au désert de Barbarie qui s'étend au nord de la Nigritie, depuis la rive d'Albach, vis-à-vis des Canaries, jusqu'à l'Egypte et la Nubie, en allant de l'ouest à l'est, et depuis la même rive jusqu'à l'embouchure du Sénégal, en allant du nord au sud, pays stérile, couvert de sables brûlans, parcouru plutôt qu'habité par des peuplades aussi affreuses que cet affreux climat.

épuisées, et il semblait impossible que le canot de porte-manteau qui était encore à bord pût nous être d'un grand secours. Nous essayâmes cependant, et nous le mîmes à la mer, monté par deux hommes de l'équipage; mais ce fut peine inutile : cette embarcation était trop faible pour résister à une mer si affreuse; elle chavira, et les matelots furent jetés à terre comme ceux de la chaloupe. Nous la halâmes sous le beaupré pour la vider. Le second y descendit, et voulut essayer de nouveau, espérant mieux réussir que les autres; mais le capitaine s'y opposa, et le pria de remonter à bord, attendu que sa présence y était indispensable.

On fit embarquer un novice, le seul homme de l'équipage qui restait à bord, après nous être assurés qu'il savait nager, et un passager nommé Roche, qui demanda à l'accompagner; ce ne fut pas sans répugnance que nous y consentîmes; le canot étant bien amarré, nous le laissâmes dériver. Hélas! ce faible esquif, jouet des flots en fureur, ne tarda pas à éprouver le même sort que la première fois : le novice gagna la terre à la nage; mais le passager, moins heureux, se trouvant pris sous le canot, périt à nos yeux, sans qu'il fût en notre pouvoir de lui porter secours.

Cette perte fut vivement sentie.

Persister à se servir de cette embarcation, c'était exposer à une mort certaine quiconque y descendrait; aussi nous l'abandonnâmes pour construire un second radeau. Le mât d'artimon fut coupé et jeté à la mer. Le second fut obligé de monter *en haut*, puisque nous n'avions plus de matelots à bord, pour envoyer la grande vergue, qui, à l'aide de quelques personnes, fut lancée à l'eau; ensuite, il descendit sur la vergue pour l'amarrer avec le mât d'artimon. Cet ouvrage achevé, il remonta à bord. Tandis que tout le monde s'occupait à amener la vergue du grand-hunier, un passager descendit furtivement sur le mât d'artimon, coupa les amarres de la grande vergue, et se laissa dériver dessus; nous ne nous en aperçûmes que lorsqu'il ne fut plus temps de la retenir à bord. Après avoir été longtemps ballotté par la mer, il arriva à terre sain et sauf.

Le capitaine s'étant aperçu que l'aussière qui tenait le mât d'artimon était presque coupée, fit redescendre le second pour l'assujettir. Comme la journée s'avançait, il résolut de se servir seulement du mât d'artimon pour envoyer tout le monde à terre. Cet expédient faillit coûter la vie à plusieurs personnes; mais, avant de se hasarder sur ce mât, le second attacha des cordes de distance en distance pour amarrer chaque personne, de crainte qu'elles ne fussent enlevées par les vagues. Cette besogne ne se fit pas sans beaucoup de peine; car à chaque lame il était soulevé et jeté entre le mât et le navire, où il fut tellement froissé, qu'il avait le corps tout meurtri. Au moment de finir ces préparatifs, il reçut un coup qui le renversa, et l'on n'eut que le temps de le monter à bord. Nous lui prodiguâmes tous les soins que la reconnaissance peut inspirer à des malheureux qui comptaient sur l'adresse et le courage de ce jeune homme pour conserver leur existence.

Il y avait encore beaucoup à craindre pour ceux qui s'exposeraient sur ce mât, sans cesse agité par une mer en courroux, et dont le peu de solidité ne donnait pas beaucoup d'assurance aux hommes même les plus hardis. Comment donc débarquer des femmes et des enfans, et les y attacher, puisque le second, qui était un marin éprouvé, n'avait pu y résister? Il fallait cependant essayer. Alors quatre hommes se hasardèrent à descendre et à s'attacher sur le mât d'artimon. Cette mesure, bien que nécessaire, faillit leur coûter la vie; car le poids de leurs corps fit aussitôt chavirer le mât, et ils auraient tous infailliblement péri, si l'intrépide Caubrière ne se fût jeté à la mer pour les secourir.

Le capitaine ne voulut exposer la vie de personne : il chercha encore à envoyer un va-et-vient. Tandis qu'il s'occupait à installer ce qui était nécessaire, le second descendit dans la chambre pour y prendre quelques alimens.

Un des passagers, nommé Guilbert, profita de ce moment pour attacher sa femme et ses deux enfans sur un panneau d'écoutille, et les mettre à la mer, dans l'espérance qu'ils seraient poussés par les vagues sur le rivage. Ce malheureux père fut trompé dans son attente : il eut la douleur de voir périr sous ses yeux ce qu'il avait de plus cher au monde. A cette nouvelle, le second sortit précipitamment de sa chambre pour aller les secourir; mais il était trop tard : le panneau était déjà chaviré, et trop loin du navire pour qu'il fût possible de les sauver. Les cadavres des trois victimes de cette imprudence furent jetés à terre sans aucun mouvement. Les passagers et les marins qui étaient sur le rivage cherchèrent à les rappeler à la vie; mais ils avaient cessé d'exister!

Dans une semblable position, l'homme n'est pas tellement égoïste que le malheur d'autrui ne vienne exciter sa sensibilité; mais les momens en sont de courte durée. Une larme fut donnée à ces infortunés, et chacun reprit son travail; car la nuit approchait, et les ténèbres sont ce qu'il y a de plus affreux dans un naufrage.

Le capitaine ayant réussi à envoyer un va-et-vient à terre, le maître d'équipage l'amarra sur la chaloupe, qui fut derechef lancée à la mer, et que nous halâmes à bord.

Il fallut procéder à l'embarquement, ce qui était très-difficile. Pour cela, nous rentrâmes le bout-dehors du grand-foc, que nous inclinâmes sur l'avant du navire, pour servir à embarquer le monde. Comme nous l'avons dit plus haut, il n'y avait plus de matelots à bord : le second fut

obligé de descendre dans la chaloupe pour y recevoir les passagers; les enfans étaient enfermés dans des sacs. La frayeur et leurs cris alarmaient vivement leurs mères : plusieurs d'entre elles, oubliant toute prudence, voulaient se précipiter dans la chaloupe, malgré les efforts qu'on faisait pour les repousser : c'était une confusion épouvantable.

Cependant, à force de remontrances, le capitaine parvint à rétablir l'ordre. Dans la précipitation de l'embarquement, plusieurs personnes tombèrent à la mer, et ne dûrent leur salut qu'au courage du second, qui se jeta à la nage pour les ramener à la chaloupe.

Après onze voyages successifs, M. Caubrière fut obligé de descendre à terre : il venait de recevoir un coup à l'œil droit, et l'excès de la fatigue le rendait incapable de continuer son service. Le maître d'équipage, qui le remplaça, ne fit que trois voyages, après lesquels il embarqua un matelot qui n'eut pas le courage d'en faire plus d'un. Il retourna dire au second de faire embarquer qui bon lui semblerait : il ne voulait plus s'en charger, parce qu'il y avait de trop grands risques à courir.

Le second allait encore se rembarquer, lorsque le capitaine fit haler la chaloupe à bord. Un inconvénient que cet officier n'avait pas prévu, c'est que les femmes et une partie des hommes ne pouvaient pas s'embarquer seuls dans la chaloupe : il fut donc obligé lui-même d'y descendre pour les recevoir, afin de continuer l'embarquement, qui devenait de plus en plus pénible et difficile par l'obscurité et le manque d'hommes accoutumés à cet ouvrage. Son dévoûment faillit lui coûter la vie; car à peine avait-il mis le pied dans la barque, qu'une lame déferla par-dessus le navire, fit casser l'amarre du va-et-vient par le tangage (ou coup de ressac), et la chaloupe fut jetée au plain avec le capitaine et cinq passagers qui s'y étaient embarqués. Ils furent cependant assez heureux pour ne recevoir aucune blessure, quoiqu'ils courussent le danger d'être écrasés contre le navire.

Comme il était alors tout-à-fait nuit, nous amontâmes la chaloupe, nous promettant de finir le débarquement le lendemain.

La plus grande agitation régnait parmi les passagers à bord. Ils craignaient que nous ne les abandonnassions sur le navire, qui menaçait à chaque instant de s'ouvrir. Ses craquemens, le mugissement des flots, les lamentations et les cris des femmes et des enfans, au milieu d'une nuit obscure, tout portait dans notre âme une frayeur mortelle! Un père appelait son fils à son secours; une mère, ses enfans qui pleuraient sur le rivage; une femme, à genoux sur le pont, et tremblante sur le sort de son mari, lui adressait un dernier adieu!

Pendant que cette scène d'épouvante et d'effroi se passait à bord, une autre non moins triste avait lieu sur le rivage. Le second avait fait creuser des trous dans le sable brûlant, pour y déposer les restes de madame Guilbert, ceux de ses deux enfans et d'un autre passager qui venait d'expirer sur le rivage. Ce devoir religieux fut rendu à ces infortunés avec le plus profond recueillement. La consternation était peinte sur tous les visages.

J'étais du nombre des personnes débarquées à terre. Le capitaine avait exigé que j'y fusse pour faciliter le débarquement. Je distribuai entre mes compagnons d'infortune les provisions que le flot nous apportait du navire déjà tout crevé : chacun d'eux fut suffisamment pourvu pour faire un repas.

Nous avions le plus grand besoin de repos : le lieu où nous nous trouvions n'était guère propre à nous en faire goûter les douceurs. A la chaleur la plus ardente avait succédé le froid le plus vif; nos vêtemens, mouillés d'eau de mer, glaçaient nos membres engourdis par la fatigue : il fallut se résoudre à se coucher sur le sable, auprès des feux que nous avions allumés.

Cette nuit fut cruelle. Le lendemain, au point du jour, nous nous approchâmes du capitaine en lui demandant à délibérer sur le parti que nous devions prendre.

Il fallait nécessairement adopter une prompte détermination : chacun manifesta librement sa pensée. En faisant route vers le nord pour atteindre l'une des villes du royaume de Maroc, nous ne pouvions éviter d'être pris par les Maures, qui nous auraient fait souffrir des tourmens mille fois plus redoutables que la perte de notre existence, en nous réduisant à un affreux esclavage.

Si nous tournions nos pas vers le sud pour gagner le Sénégal, nous avions des rivières et des déserts immenses à traverser, des montagnes à gravir, des peuplades à combattre, la faim et la soif à redouter.

Ce dernier parti était celui qui offrait le plus de chances favorables : nous l'aurions adopté, malgré tous ces obstacles, si nous n'avions eu avec nous des vieillards, des femmes et des enfans, incapables de supporter tant de fatigues.

Quel est l'homme assez fort, assez courageux pour entreprendre un voyage de deux cents lieues, sans vivres et sans eau, sous un soleil brûlant, et dans des sables où l'on est à chaque instant menacé d'être englouti.

Cette réflexion nous fit renoncer au projet de franchir cet immense espace, et nous décidâmes presqu'à l'unanimité que le capitaine s'embarquerait dans la chaloupe avec six hommes pour aller au Sénégal y rendre compte de notre position, et qu'il expédierait de là un ou plusieurs bâtimens pour nous transporter où il jugerait convenable. Ce moyen nous paraissait d'autant plus facile, que nous pouvions recueillir assez de pro-

visions sur le bord pour vivre pendant son absence.

Nous avions encore à craindre que la nouvelle de notre naufrage ne se répandît dans l'intérieur, et que les Maures ne vinssent nous attaquer. De crainte de surprise, nous nous armâmes le mieux qu'il nous fut possible. On verra par la suite que cette précaution aurait pu ne pas être inutile.

Aussitôt qu'il y eut possibilité de le faire, le second se mit à la mer pour aller à bord du navire, qui s'était beaucoup approché pendant la nuit : il ne perdit fond qu'à une très-petite distance du bâtiment. Dès qu'il y fut arrivé, il fit jeter à la mer une grande partie des effets et des vivres; ensuite il disposa en forme de radeau quelques espars et des planches qui étaient restés dans l'entrepont. Nous ne cessions de regarder dans le lointain, espérant toujours découvrir quelque navire. Au moment où nous nous disposions à mettre le radeau à la mer, nous distinguâmes au large une voile qui venait vers nous. Nos yeux attachés sur ce bâtiment le suivaient avec anxiété; déjà nous nous voyions sauvés; nos cœurs bondissaient de joie, et l'espérance brillait sur le front de tous les naufragé. Intimement persuadés qu'on nous avait vus, nous regardions notre délivrance comme certaine : nous bénissions Dieu de nous avoir envoyé ce secours inespéré. On mit les pavillons en berne pour signaler notre détresse. Le second, après avoir fait lancer le radeau, vint rendre compte au capitaine de la position du navire, et lui demander à faire réparer la chaloupe pour tâcher d'aller à la rencontre du bâtiment que nous avions aperçu. Notre espérance fut cruellement déçue : au bout d'une demi-heure, il changea de direction, heureusement pour peu de temps; car nous le vîmes bientôt mettre en panne, et, un instant après avoir fait cette manœuvre, deux de ses embarcations se dirigèrent vers nous. Comme elles ne pouvaient aborder au lieu où nous avions fait naufrage, elles firent voile vers un point de la côte éloigné de nous d'une demi-lieue environ, parce que la mer y brisait moins que sur la plage où nous étions. Le capitaine s'y rendit aussitôt, et il apprit que le navire en vue était la goëlette de pêche *la Foi*, de l'île de Palme, qui, nous ayant aperçus, était venue nous porter secours. Le capitaine se fit porter à bord pour parler au commandant de la goëlette, qui lui promit de faire tout ce qui dépendrait de lui pour nous être utile : il ajouta qu'il ne pouvait nous prendre à l'endroit où nous nous trouvions, parce que la mer y était toujours grosse; mais que nous devions nous rendre sans différer à un petit havre nommé *la Roquette*, situé à huit lieues plus au sud; que là nous pourrions nous embarquer facilement, et sans courir aucun risque.

Le capitaine Antonio (c'était le nom du commandant de la goëlette) nous envoya sur-le-champ deux Espagnols de son bord, pour nous rendre compte de ce qui avait été décidé, et nous servir de guides. Ils nous invitèrent à partir sans délai, afin de ne pas retarder l'embarquement.

Tout fut disposé pour ce voyage. Nous voulûmes faire prendre des vivres à chacun; ils nous en détournèrent, en disant qu'il serait imprudent de nous charger trop, parce que le chemin était très-pénible, et qu'il y avait à craindre les attaques des Maures. Pour rendre notre cortége plus imposant en cas d'agression de la part des féroces habitans de ces contrées, nous donnâmes aux femmes des habits d'homme dont elles se vêtirent, et, nous étant armés le mieux qu'il nous fut possible, nous nous mîmes en route sans penser à ce qui pourrait arriver en chemin.

Nous partîmes au nombre d'environ deux cents, laissant au camp du navire le maître d'équipage et quelques passagers qui s'occupaient à ramasser les vivres que le flot jetait sur le sable. Ils ne parvinrent à débarquer ceux qui étaient restés à bord que quatre jours après notre départ. Nous marchâmes toute la journée, et la nuit nous fûmes obligés de nous arrêter; car les femmes et les enfans étaient excédés de fatigue. Nous passâmes le reste de la nuit sur une petite hauteur. Au point du jour on se remit en route, et vers midi nous arrivâmes à l'endroit indiqué. Là, nous trouvâmes les deux embarcations de la goëlette qui nous attendaient; une vingtaine d'enfans furent aussitôt embarqués : ils partirent tout de suite; on leur recommanda de prier le capitaine Quesnel de nous envoyer de l'eau, car nous souffrions horriblement de la soif.

Au même instant, nous vîmes accourir un jeune homme qui venait nous apprendre qu'à une demi-lieue de nous se trouvaient deux femmes qu'il avait laissées mourantes; il nous pria instamment d'envoyer quelqu'un à leur secours. Le second retourna sur ses pas, accompagné du jeune homme; après une demi-heure de marche, ils arrivèrent à l'endroit où ces deux infortunées gisaient sans connaissance, exposées à l'ardeur du soleil. A l'aide d'un peu d'eau de Cologne qu'ils leur firent respirer, elles revinrent à la vie, se relevèrent avec beaucoup de peine, et s'acheminèrent lentement vers nous. A peine avaient-ils fait la moitié du chemin, qu'ils rencontrèrent, au détour d'un monticule de sable, quatre hommes revêtus de peaux, et armés de lances et de poignards. A cette apparition aussi soudaine qu'imprévue, le premier sentiment qu'ils éprouvèrent fut celui de la frayeur, parce qu'ils n'avaient aucun moyen de défense contre ces brigands. M. Caubrière, plus prompt à secourir l'humanité qu'à penser à sa sûreté personnelle, avait laissé au camp une paire de pistolets et un poignard dont il s'était armé en partant du navire. Mais les craintes furent bientôt dissipées. Lorsque les Maures furent tout-à-fait près d'eux, ils déposèrent

leurs armes à terre, et se mirent à genoux en leur faisant des signes d'amitié. Cet acte d'humilité rassura nos voyageurs; ils continuèrent leur route, laissant derrière eux un petit paquet contenant deux robes et d'autres effets de femmes, que les Maures ramassèrent, et dont ils parurent très-satisfaits.

A leur arrivée, ils nous racontèrent cet événement : plusieurs hommes voulurent courir après les Maures pour s'en emparer, de peur qu'ils ne portassent la nouvelle de notre naufrage dans l'intérieur, ce qui n'eût pas manqué de faire arriver quelques centaines de ces barbares. Comme nous n'étions que soixante-trois hommes armés de bâtons et de quelques poignards, M. Caubrière forma huit escouades, mit un chef à la tête de chacune d'elles, et nous assigna les postes que nous devions occuper en cas d'attaque.

Ces dispositions étaient terminées, quand arriva une embarcation qui remit à M. Caubrière une lettre du capitaine Quesnel, conçue en ces termes :

« Je vous envoie un peu d'eau; je vais appa-
» reiller à l'instant pour aller chercher un autre
» navire, afin de pouvoir emporter le monde, et
» je serai de retour après-demain. Prenez cou-
» rage, soyez persuadé que je ne vous abandon-
» nerai pas. Envoyez chercher des vivres à bord.
» Je vous recommande surtout d'être toujours
» armés, et de ne marcher qu'en force, de crainte
» des Maures qui sont dans l'intérieur. Les côtes
» ne sont habitées que par des pêcheurs qui ne
» sont pas à craindre. Tout à vous,

» QUESNEL. »

(La suite à la fin de la 38e livraison.)

TRADITIONS MARITIMES.

Baptême sous la ligne.

« Le trident de Neptune est le sceptre du monde. »
(Vers du siècle, plus ou moins compris par le siècle et son auteur.)

Rien n'indique dans l'histoire de la marine ancienne quelle époque et quels événemens ont pu donner naissance à cette saturnale, que nous ont léguée les traditions maritimes. Est-ce la corruption de quelque cérémonie païenne, sur laquelle le passage du catholicisme a laissé les lambeaux de ses rites mystérieux? est-ce le culte profane d'une religion indécise, se rattachant à un astre dont les bienfaits palpables ont motivé l'adoration? Les initiations successives par lesquelles chaque époque a amené cette cérémonie burlesque, ont peu à peu altéré ses formes. Les traits primitifs se sont effacés dans la nuit des temps, semblables à ces monnaies antiques qui, en passant de main en main, ont perdu leur millésime et leurs caractères.

Le choix des latitudes sous lesquelles la tradition a placé cette cérémonie semble donner quelque poids à notre opinion, que le culte du soleil, ou tout au moins un hommage et une admiration passagère pour l'astre des régions torrides, est le point de départ de ces fêtes nautiques, auxquelles, à leur passage dans ces latitudes, nos marins se cramponnent encore aujourd'hui, comme à ces rares distractions que leur offre parcimonieusement leur monotone existence. N'y a-t-il pas une liaison directe entre les croyances mythologiques des anciens et les besoins qu'éprouvèrent les premiers navigateurs grecs, de se rattacher par la foi à une puissance conservatrice, et par l'espérance à la protection de quelque divinité? Les cérémonies de la ligne n'étaient-elles point l'expression fervente de cette religion? Ceci est une des faces de l'idée qui préside aux recherches qu'on essaie ici de faire sur l'origine des fêtes équatoriales.

Maintenant, quel fil pourrait rattacher une burlesque mascarade, telle que nous la voyons aujourd'hui, aux pratiques consciencieuses et sévères d'un culte ou d'une croyance religieuse! Établissons nettement notre opinion :

L'expérience du grand art de la marine ne s'est acquise qu'après bien des catastrophes et bien des luttes avec les élémens; les moyens de s'abandonner avec confiance à l'Océan et à ses tempêtes, de pauvres et timides qu'ils ont été dans l'enfance de la navigation, ne se sont développés qu'en raison des enseignemens de l'expérience, des progrès de l'art, des développemens de la science. Sans doute à cette première époque de tâtonnemens et de timides essais, passer d'un hémisphère dans l'autre était une courageuse tentative; le besoin de se confier à une puissance protectrice, au moment où une mer inconnue s'étendait devant eux, a dû porter les anciens navigateurs à se purifier par des ablutions et à consacrer un culte au soleil en passant dans les régions qui sont les plus directement soumises à sa puissance. Mais à mesure que la pratique de la navigation aura fécondé les leçons de l'expérience et vulgarisé les moyens de triompher des événemens de mer, la pieuse cérémonie aura perdu de son caractère primitif, et l'usage traditionnel nous est arrivé altéré d'époque en époque, et, à mesure qu'il se rapprochait de notre science nautique, il se convertissait en une simple distraction, bonne pour remplir un jour dans les jours nombreux d'une occupation uniforme. N'ayant plus rien à redouter des hasards d'une navigation lointaine, lorsque la pratique et la science lui en dévoilaient les secrets, le marin a retiré sa foi de toute protection surnaturelle, mais n'a pas voulu que le privilége de son grade ou de son âge s'étendît jusque sur ceux qui débutent ou ne font que passer

dans cette carrière, dont il a payé si cher les prérogatives. Dépouillée de toute idée sérieuse, la cérémonie religieuse se sera convertie en comédie. Le canevas se sera vu peu à peu recouvert par les capricieuses broderies des détails.

Avec son origine voilé d'oubli, la fête de la ligne, telle que le temps en nous l'apportant nous l'a faite, est une mascarade dont pas un détail n'a conservé un caractère sérieux. Comme aux fêtes de Saturne, elle enveloppe dans sa folie d'un jour tous les rangs, tous les hommes, qui oublient leur grade dans le laisser-aller général; plus de hiérarchie, plus de discipline ; chacun s'évertue à enfanter mille extravagances ; une idée bouffonne est couronnée, les travestissemens se drapent et se griment sous le caprice des imaginations les plus fertiles et les plus originales. Le matelot verse au dehors toute sa sauvage poésie, les plus étranges esquisses se tracent et s'effacent dans chaque partie du tableau. Quel malheur que les femmes, les cabarets et ces mille délices du matelot à terre ne puissent l'aider à clore dignement cette orgie de ses sens et de ses pensées! Comme sa tête, fermentant sous de capricieux désirs, convertirait promptement la saturnale en une bacchanale dévergondée! Que faire après rire et boire? L'amour de l'ivresse fait désirer plus vivement l'ivresse de l'amour; il ne leur reste donc qu'à se battre, lorsqu'ils ont épuisé toutes les ressources que laisse l'Océan. Puis vient la fatigue qui engourdit leurs sens, et le réveil qui leur montre cette bruyante journée confondue avec les rêves que l'exaltation de leur cerveau a tirés de leur sommeil; la hiérarchie s'est rétablie; l'ordre efface le désordre, le bruit de la veille s'est éteint dans le calme du lendemain. Cette fête a passé sur les marins, comme le sillage du vaisseau sur la mer..........

La scène bouffonne que représente notre gravure appartient au second acte de cette comédie traditionnelle, comédie qui fut d'abord un *mystère* et qui s'est transformée peu à peu en représentation théâtrale; comédie fort peu classique dans son plan comme dans ses détails, car le prologue joué la veille en rompt l'unité de temps, comme le sillage du navire l'unité de lieu. On nous a dit pourtant que certains officiers de la marine anglaise sacrifiaient vingt-quatre heures du temps précieux d'une bonne navigation, aux plaisirs bachiques dont le passage de la ligne était pour eux le prétexte; les voiles étaient en majeure partie serrées sur leurs vergues, afin de n'avoir nul souci de la tempête; comme un grand oiseau fatigué, le navire reployait ses ailes et se laissait indolemment balancer par la houle; l'orgie courait tous les rangs, nivelait tous les grades, hébétait tous les sens; les chefs se mêlaient aux refrains des matelots, les matelots se mêlaient à l'aristocratie des chefs; c'était une ivresse générale au milieu de laquelle le pouvoir, détourné de sa vraie source, tombait aux mains de celui qui criait le plus fort. Puis au soir la chaleur de ces latitudes torrides, la fatigue d'une folle agitation, l'épuisement des forces à grande peine galvanisées par l'exaltation fébrile du vin, l'abattement enfin ployait tous ces corps dans un lourd et fatigant sommeil. Pendant une nuit encore, le navire, que pas une volonté, pas une intelligence n'animait, flottait comme un grand cadavre sur l'abîme de l'Océan, étrange théâtre de ces scènes déréglées. Les oiseaux de mer étonnés, passaient, voltigeaient avec crainte autour du colosse endormi, puis, comme vaincus par la curiosité, s'y posaient timidement sans reployer leurs ailes, toujours prêtes à les enlever au large. Tout dormait. Un marin croira difficilement à de semblables extravagances de la part d'une grande nation maritime; comment penser qu'un navigateur enraie ainsi son navire pour s'assoupir dans l'orgie! La mer a des passions soudaines et terribles; son engourdissement apparent n'est souvent qu'un court entr'acte à ses fureurs et à ses orages. Dormir sur l'Océan sans une vigie attentive, bon Dieu! Il y a bien des épaves dans un vaisseau, et la mer les entrechoquerait paisiblement quelques heures après les avoir furieusement détachés du pauvre navire. On ne saurait croire, répétons-le, à un semblable usage de la navigation anglaise; on nous l'a dit, nous le disons, parce que c'était ici la place d'accuser ces étranges choses. Comme les lecteurs, nous faisons nos réserves.

Sur nos navires, le baptême tropical ou équatorial a considérablement perdu de son importance et de son appareil. Ce n'est plus à vrai dire aujourd'hui qu'une petite spéculation des marins de l'équipage, tolérée plus qu'encouragée par les officiers, et qui a pour but d'obtenir des passagers quelques gratifications que leur arrache la peur de ce baptême fantasmagorique. Ajoutons à cela que n'ayant pu encore complètement divorcer avec cet usage, le commandant du navire est placé, par la tradition de cette fête, dans l'obligation d'accorder une sorte de congé à son équipage, de lui faire mesurer quelques rations de vin, de suspendre les travaux secondaires et de détendre un peu les lignes démarcatives que trace la discipline. Le matelot ajoute à tout ce qui lui est permis la liberté de faire tout ce qu'on ne lui défend pas, et cette journée est encore aujourd'hui assez remplie, au milieu des jours monotones qui, dans ces latitudes accablantes, se suivent et se ressemblent. Comme les marins s'en occupent quelque temps à l'avance, et qu'elle laisse des souvenirs qui survivent quelques jours à sa durée, cette fête est une halte pour leur imagination trop inoccupée entre le départ et l'arrivée au port: la tempête ne les distrait guère! toutes les tempêtes se ressemblent; la première qu'on a vue condamne les autres au plagiat à perpétuité.

La veille du jour où se passe la scène que re-



trace notre dessin, un courrier est descendu, vers le soir, du haut de la mâture; l'accoutrement de ce personnage est assez complet dans son ensemble; il porte une énorme cocarde tricolore sur son chapeau ciré, — ce qui, aujourd'hui, fait présumer que le dieu des tropiques est amateur de la révolution de juillet : c'est possible! — Il est vêtu d'un frac bleuâtre sur les coutures duquel on a faufilé de larges galons de papier; il a des bottes de pêcheur, des éperons en cercle de barrique, un fouet et une queue. La queue est en étoupe, le fouet est naturel.

On se range en cercle autour de lui, parce que la corde de son fouet décrit un cercle qu'il serait dangereux de vouloir rétrécir. Il marche et s'avance vers le chef du bâtiment, qui, prévenu de l'arrivée, par des régions inconnues, d'un courrier qui le demande, a subitement quitté sa chambre et s'est gravement venu placer sur le gaillard-d'arrière. Le fouet s'est calmé, un mur de têtes superposées s'échelonne autour du messager de haut lieu, et chacun écoute avidement ce qu'il va dire.

« Mon commandant! je viens d'ousque vous savez peut-être, vous annoncer que mon maître, le vénérable sultan des Trois-Piques et de la ligne, a reluqué votre frégate par le trou d'un nuage usé, et qu'il se bichonne pour s'affaler dessus, demain à l'heure de sa commodité et de la vôtre, mon commandant; c'est pourquoi que si vous vouleriez bien me dire ça que vous avez à lui dire pour la chose, à seule fin.... qu'il saurait pour.... pour que j' lui répétasse.... »

Les matelots ricanent.

« Pour que je finissions.... pour que j' descenderions.... »

Les matelots rient aux éclats.

« Pour que mon patron et sa princesse.... Enfin suffit, mon commandant, que j' vois bien qu' vous avez joliment compris la chose.... Congédiez-moi, mon commandant, ça m' jugule q' ce tas de mateluches-là m'embêtent.... »

Le commandant, d'un coup-d'œil, impose silence à cette foule qu'égayait l'embarras du courrier des célestes régions, et répond mille politesses pour le puissant dominateur des latitudes équatoriales; puis, ayant exprimé le plaisir qu'il éprouverait à recevoir cette noble visite, il ordonne que le digne messager soit convenablement traité à sa propre office, jusqu'à ce qu'il lui plaise d'enfourcher son nuage et de porter à son auguste maître le résultat de la démarche si glorieusement accomplie par l'éloquent postillon.

Il n'en est plus question pour ce jour-là. Le messager s'envole dans la brume, personne ne le voit partir. La nuit est belle et limpide comme dans ces brillans parages; la brise faible, la mer indolente, la frégate peu hâtive.

Venons à la grande solennité, et, pour la décrire, transportons-nous en idée sur la frégate où se trouvaient les originaux groupés par l'artiste : Dès le matin, le soleil naissant encadra d'un cercle d'or le brillant miroir dont la surface unie s'étendait jusqu'à l'horizon. Des nuages indécis de forme et de marche tamisaient les rayons de l'astre qui, à mesure qu'il s'élevait, traînait sur l'eau un sillon diamanté; les voiles de la frégate teignirent leur molle superficie de la lumineuse réverbération de la mer et du ciel; la stagnation de l'air était complète : c'était un magnifique calme.

Il y avait à bord de cette frégate, qu'une mission appelait à Maurice, la belle île de nos regrets et de nos souvenirs, quelques passagers dont nous équisserons brièvement les traits et le caractère.

Madame et mademoiselle Paturel.

Madame Paturel, veuve d'un colonel tué à Waterloo.... Sa fille ne se rappelle point son père dont on lui a pourtant montré le portrait; elle s'en rapporte en tout à sa mère, — laquelle a pour lieu commun : *feu M. Paturel*, ou *feu le colonel,* lorsqu'un souvenir lui représente quelque acte de sa vie passée, ou qu'elle juge à propos de rappeler à ceux qui l'approchent la distinction d'une alliance qu'aux yeux de quelques personnes elle est bien faite pour faire oublier.

Madame Paturel est courte, grasse et enluminée; elle est modiste par état. Sa fille est grande, mince et assez chiffonnée; elle est modiste par vocation.

Ces deux dames possèdent des lettres de recommandation pour les élégantes de l'*Ile de France*. Elles ont dans la cale de la frégate huit caisses dont elles s'occupent beaucoup, comme de marchandises fort précieuses.—A chaque changement de quart, la mère s'informe si l'eau ne les atteindra pas.—Elle a plusieurs fois donné quelques sous à un pilotin pour s'assurer de leur parfait arrimage. — On avait tout lieu de croire sur la frégate que ces caisses contenaient de la toile gommée pour les gigots et des passes de chapeaux de femme.

A un autre : M. Poirot.

Pacotilleur, ancien cuisinier de navire; bas de coton bleu, cols pointus, cheveux clair-semés, souliers à boucles, nez au vent, rédingote de pinchina, et jambes en manches des gaffe.

C'était un créole. Le créole porte beaucoup d'habits de pinchina et de jambes grêles. L'un et l'autre sont légers pour les chaleurs.

A une autre : mademoiselle Esther.

Robe de mérinos puce, passée à l'état chronique; cheveux noirs *à l'Isabelle*, teint de limonadière, très-brillant au gaz ou à l'huile; vingt-six ans, bonne fille, la jambe dure et le cœur tendre.

En plus, et sous son adoption directe, une petite fille de quatre à cinq ans, assez pareille à ladite demoiselle Esther, mais qui n'est bien certainement que sa nièce. Jamais le moindre colonel n'est mêlé par ses souvenirs aux conversations de la grande brune. Pas le plus petit mot non plus sur le but du voyage. M. Poirot est d'une galanterie

exagérée avec mademoiselle Esther, et d'une patience modèle avec la petite, qui lui fait par jour mille espiégleries, que sa tante rachète par des sourires dont se paie le pacotilleur.

Tout ce monde-là a obtenu passage sur la frégate à divers titres. — Mademoiselle Paturel était protégée par un lieutenant du bord, qui a sollicité son embarquement : la mère s'est trouvée prise par-dessus le marché. — M. Poirot est fournisseur adjoint des indigos de l'armée; il se rend à Calcutta. — Mademoiselle Esther n'a pas trop justifié de ses titres. On dit que M. Poirot s'est intéressé à son passage : c'est galant. — Enfin, le jour où nous prenons la frégate était un splendide jour de ces chaudes régions. Les trois dames étaient fort intriguées de la visite que leur avait faite la veille le postillon aérien; c'était le thême duquel découlaient toutes les suppositions possibles ou impossibles. — M. Poirot, souvent consulté, se rengorgeait dans un vaniteux silence : l'indigotier avait déjà, dans ses voyages d'outremer, subi plus d'une épreuve tropicale. C'était la première fois pourtant qu'il traversait l'équateur; mais, plein de confiance dans ses chevrons de navigation caraïbe, il s'escomptait à l'avance le plaisir de voir les victimes d'une cérémonie à laquelle il pensait bien devoir échapper. Les questions des dames n'entamaient donc pas.

Il y avait pourtant à bord du navire une certaine agitation dont la monotonie habituelle de la route n'avait jusqu'ici donné nul exemple.

Il était près de midi à l'horloge de la boussole. Les officiers, les élèves, appuyés sur les bastingages ou sur les caronades du gaillard-d'arrière, s'occupaient, à l'aide de leurs instrumens de mathématiques, à observer la hauteur méridienne du soleil. Les calculs approximatifs du matin faisaient penser au commandant que le résultat des observations serait de trouver une latitude nulle, signe certain du passage de la frégate par l'équateur.

Une brise chaude et molle balançait la voilure, qui battait par intervalles inégaux contre les mâts grinçans dans les jointures de leur échafaudage; la mer, un peu houleuse, roulait par momens, contre le flanc du navire, des lames sourdes qui, brisées par sa masse, se panachaient d'écume et retombaient en palettes brillantées par l'éclat de cette belle journée.

« Attrape huit! sonnez midi! » cria aux timonniers de quart un officier supérieur qui tenait fixée à l'horizon la lunette de son sextant, d'un cuivre si poli qu'il échangeait avec le soleil des rayons éblouissans.

La lourde cloche du gaillard-d'avant répéta les frêles tintemens de la clochette de l'arrière; puis, se balançant à toute volée, elle frappa bruyamment ses parois sonores de son infatigable marteau de fer. L'éveil fut donné partout, jusqu'aux coins les plus reculés du navire, aux marins que l'intervalle de leur service avait permis de se livrer au repos sollicité par ces molles températures. Les tintemens assourdissans de la cloche, plus émue ce jour-là que de coutume, en annonçant le dîner de l'équipage, parvinrent jusque dans les chambres reculées des femmes qui, plus aiguillonnées par la curiosité que retenues par la crainte, abandonnèrent leur sieste pour s'enquérir par elles-mêmes du sujet de ce bruit inaccoutumé. Madame Paturel arrêta un officier qui traversait la batterie, pour s'informer si ses caisses n'étaient pas en danger.... Mademoiselle sa fille grimpa rapidement le dernier escalier, où se cramponnait déjà contre les mouvemens du roulis sa co-voyageuse Esther, également poussée par la curiosité vers les ponts supérieurs de la frégate.

Mais arrivées à produire leurs têtes par l'ouverture, les deux filles s'arrêtèrent; mademoiselle Paturel ne voulait pas monter la première, l'autre non plus. Un élève était près d'elles; il reçut toutes leurs questions; dix questions à la fois, avec les commentaires pour complément.

L'élève apprit à ces demoiselles que l'on allait passer sous la ligne; cette ligne dont il avait tant été parlé; cette ligne, la seule chose au monde sur laquelle se tût M. Poirot et dont l'événement de la veille avait réchauffé les craintes et les appréhensions.

« Où donc est-elle, monsieur? dit l'une des filles, en s'élevant d'une marche et en penchant son corps dans la direction d'un sabord voisin ouvert sur la mer; peut-on la voir? Montons donc, mademoiselle, le navire ne remue pas... »

L'élève donna la main aux dames, les appuya contre le bastingage, et les pria d'attendre qu'il eût apporté sa longue-vue.

La longue-vue tarda un peu, puis arriva enfin. Le jeune officier avait tendu un fil noir sur son objectif, de manière à partager sa circonférence en deux parties égales; lorsque l'on eut trouvé un point d'appui en rapport avec la taille des deux curieuses, l'élève leur fit appliquer leur œil avide sur le petit verre. Pleines d'une bruyante admiration, elles certifièrent qu'elles voyaient une magnifique ligne noire sur la surface bleue de la mer.

Il n'y eut plus à en douter : une foule de réflexions, que firent tout haut les officiers groupés à l'arrière, convainquirent complètement les passagères; elles se retirèrent rayonnantes de joie en se communiquant toutes leurs pensées sur ce phénomène. L'une prétendait que le navire passerait dessus, l'autre disait dessous. Elles descendirent en continuant cette polémique.

Le maître d'équipage reçut alors les ordres du lieutenant en premier, qui régla les apprêts de la cérémonie, qu'il était nécessaire de préparer avec une certaine pompe, en faveur des passagers et de quelques marins de l'équipage,



de Caulin del.

Ruhiere sculp.

Baptême de la Ligne.

lesquels, pour la première fois, traversaient ces parages traditionnels.

Le dîner des marins ne traîna point en longueur. A peine fut-il achevé, que les quartiers-maîtres se répandirent dans toutes les parties du bâtiment pour veiller aux apprêts de la cérémonie. Maître Larack se multipliait dans la transmission des ordres qui se croisaient en tous sens. Par ses soins, un échafaudage de barriques vides, étayées et surmontées de planches, s'adossa au grand mât de la frégate. Les caissons de la timonnerie déroulèrent leurs pavillons de mille couleurs, et un autel improvisé s'en enveloppa sur toutes ses faces. Une tente en toile légère mit de l'ombre sur le sanctuaire réservé ; des faisceaux de piques, de haches d'armes, se groupèrent en rayons sur le fond de l'autel; des cap-moutons, dans les trois trous desquels on planta les bougies jaunes de la timonnerie, s'échelonnèrent en candelabres sur les marches élevées; deux tableaux empruntés à la cambuse s'adossèrent à la façade principale sur laquelle ils se détachaient : l'un représentant les abords d'une barraque de théâtre forain ; l'autre, le valeureux Don Quichotte de la Manche pourfendant, aux ébahissemens de son admirable écuyer, un paisible troupeau de moutons, converti en phalange de géans dans l'imagination du preux amant de la dame du Toboso.

Les faces latérales de l'échafaudage n'étaient pas moins heureuses en décorations; c'était d'un goût tout-à-fait original. Deux mâchoires de requin avec des flammes d'embarcation qui en sortaient comme des langues tricolores; une queue de marsouin en éventail à moitié frite par le soleil; des tapes de caronades avec leurs étoiles de cuivre, disposées çà et là, dans l'ensemble, avec un tact très-sûr; puis, comme à la façade de l'édifice, des tableaux à maigres bordures noires représentant les quatre parties du monde, toutes personnifiées par un choix voluptueux dans le beau sexe d'Europe, d'Asie, d'Afrique et d'Amérique; puis à droite et à gauche, sortant raide, de derrière un cadre, se courbant sur la queue du marsouin, de brillantes plumes d'oiseaux nuancées de toutes les couleurs qu'offrent les pierres précieuses; des pipes en terre noircie appuyées sur les dents d'une mâchoire; des chaînes d'argent détachées des sifflets des maîtres, se festonnant sur toutes les saillies; et mille autres choses toutes étrangères les unes aux autres, groupées, superposées, clouées à l'envi sur cette étrange arabesque. Ajoutez encore à droite et à gauche, dans les angles, au fronton, des faisceaux de sabres, de pistolets, de baïonnettes brillantes; puis, sur les fonds, de capricieux ornemens en papier découpé, attachés avec des épingles sur l'étamine des pavillons, et enfin le barriolage des couleurs sur lesquelles tous ces accessoires ressortaient avec des physionomies si étonnantes, et en même temps si étonnées. Représentez-vous tout cela et vous aurez une ébauche de cette magnifique construction à l'ensemble de laquelle présida maître Larack, et dont chaque matelot enrichit les détails suivant son caprice, et la richesse ou l'originalité de son imagination.

Sur le devant du grotesque autel, une cuve haute et large, sur laquelle s'étendait une planche d'une médiocre longueur, s'était mystérieusement enveloppée dans un immense pavillon qui en déguisait presque la forme sous ses plis nombreux. Cette cuve était un des principaux accessoires de cette licencieuse parodie de religion, les fonts-baptismaux de la liturgie matelotesque. On distinguait encore sur un des coins de l'autel plusieurs ustensiles d'un usage effrayant et inconnu, tels qu'un énorme rasoir peint avec des couleurs trompeuses, une assiette pleine de farine, une hache et un billot, du noir de fumée, des tenailles et une férule de cuir.

Sous un prétexte futile, les passagers avaient été retenus dans les chambres basses pendant les mystérieux apprêts de la cérémonie. Quand tout fut prêt, un vigoureux coup de sifflet en porta l'avis dans tous les coins du navire; madame Paturel frissonna pour ses caisses, M. Poirot trembla pour sa peau.

« Tout le monde en haut! cria maître Larack, de sa voix à casser les vitres.

— Sans doute nous passons sur la ligne, dit un lieutenant à mademoiselle Esther, qui ne pouvait s'arracher à un vague sentiment de crainte depuis le jour où pour la première fois on avait signalé l'approche de cette ligne perpétuellement invoquée; permettez-moi de vous conduire en haut, mesdames, c'est un spectacle curieux et intéressant; on ne voit pas des choses semblables deux fois en sa vie, à moins d'en faire son métier; sans doute nous allons voir à cheval, sur la ligne, le vénérable dieu de ces climats brûlans. Montez, montez, mesdames, je me charge de vous bien placer... »

M. Poirot ayant engagé mademoiselle Esther à céder aux instances du jeune marin, elle donna l'exemple que suivirent les dames Paturel, en arrangeant mutuellement leur toilette avant de paraître par-devant l'équipage et l'état-major assemblés.

Un banc enlevé à la cambuse et que recouvrait un large pavillon rouge était adossé, pour les dames, au cabestan sur lequel s'appuyaient quelques officiers. Il y avait sur l'arrière de la frégate une foule de marins, échelonnés sur toutes les élévations, ricanant entre eux à la venue des néophytes, comme aux apprêts d'un spectacle long-temps désiré. L'ouverture ne se fit pas attendre : ce fut une foudroyante détonation de fusils et de pierriers, à laquelle répondit une explosion d'éclats de rire, de trépignemens, et de huées provoquées par le paroxisme d'une joie

bruyante; la foule s'ouvrit, et le cortége du dieu de la ligne apparut.

Des porte-voix venus on ne sait d'où, répandaient dans l'air des accens étrangers; une grêle abondante rebondit sur le pont, sans que les femmes s'aperçussent que le baril aux haricots du *maître coq* en avait fourni les élémens; puis de nouvelles détonations éclatèrent derrière l'autel en l'enveloppant de fumée, et un *houra* général accueillit le cortége qui sortit d'une tente jusque là masquée par les groupes.

Deux gendarmes parurent d'abord; deux beaux hommes, avec des moustaches qui se nouaient derrières leurs oreilles. Madame Paturel prétendit à plusieurs reprises que le brun ressemblait, à s'y fourvoyer, au feu colonel mort à Waterloo. Un gendarme peut très-bien ressembler à un colonel. — On en fait avec.

Les gendarmes firent bravement leur métier en forçant les curieux à reculer.—Moins ceux-ci eurent de surface sur le pont, plus ils s'élevèrent; —les matelots passeraient une journée le pied sur une ficelle ou un bâton, comme les perroquets.

Après les gendarmes s'avança, traîné par deux animaux d'une forme indescriptible, un chariot ou affût de canon, pavoisé de brillantes couleurs, et sur lequel trônait une jeune femme élégamment parée en reine, couronnée avec un petit panier d'osier renversé, surmonté de découpures de carton; d'épaisses boucles de copeaux sortaient de la corbeille, et encadraient de leurs blonds anneaux la fraîche figure de la souveraine, fort occupée, par contenance peut-être, d'un nourrisson pendu à sa ceinture; laquelle ceinture soutenait à peine des appas hors de toute proportion imaginable. Un observateur de sang-froid eût facilement reconnu dans cette reine de l'équateur un petit novice de la frégate, frais comme une algue marine, et dont les traits prêtaient merveilleusement à une semblable métamorphose, mais on n'y prit pas garde. Immédiatement après le char, duquel descendit la reine, on aperçut un vieillard complètement perdu dans les peaux de moutons dont se composait son ajustement roussâtre; une longue chevelure, formée de tout ce que l'étoupe du bord avait présenté de plus convenable en cheveux blancs, ombrageait son front plissé par l'âge, sa barbe pendante et touffue encadrait sa face rougie, grimaçant la gravité et l'importance. *Le trident de Neptune, le sceptre du monde*, lui servait à appuyer sa marche; ses pieds nus s'entortillaient de bandelettes d'étamine blanche qui se découpaient sur le ton bistré de la peau du vieillard. — Ces pays-là brunissent la peau en diable.

A la suite de ces deux principaux personnages, suivaient, en s'agitant, une foule de gens de cour à l'usage des dieux de la ligne, les damnés du crû, les démons, les valets des dieux marins, tous noircis de goudron, les uns saupoudrés de toutes les plumes mises depuis long-temps en réserve par le grand sacrificateur des volailles, les autres ornés de chaînes de cuisine, lesquelles ils secouaient fort agréablement à la manière des diables de théâtre :

C'était fort bruyant.

Quand madame Paturel eut aperçu cette invasion du navire par tant de gens inconnus, elle se glissa adroitement vers l'escalier principal, et s'en fut prier un marin, que son poste retenait dans l'entrepont, d'aller visiter ses caisses; elle se jura de ne pas quitter le panneau par lequel on les avait introduites, que l'épouvantable visite n'eût abandonné le bord.

Tout le cortége ayant pris place en dedans du cercle formé par l'équipage, le père La Ligne fit un signal, auquel répondit un vigoureux coup de sifflet, qui convertit brusquement en silence les chuchotemens des spectateurs; le dieu marcha gravement jusqu'au cabestan, où se tenait le commandant de la frégate, entouré de son état-major, puis, après avoir passé à plusieurs reprises sa main dans la barbe qui flottait à son menton, il laissa lentement tomber une à une ses énergiques et mémorables paroles :

« Où est le commandant? »

Celui-ci se détacha un peu du groupe, et se montra.

« Oh! c'est vous, M...! vous êtes un vieil enfant de l'Océan, et plus d'une fois déjà vous avez traversé les régions où s'étend ma puissance.... Soyez le bienvenu; moi, mon épouse, mes officiers, toute ma cour enfin, sommes à vos ordres, mon commandant.

— En effet, vénérable vieillard, il y a fort long-temps que j'ai reçu les saints baptêmes de l'équateur et des tropiques, aussi n'aurai-je à vous demander vos bontés que pour quelques-uns de nos compagnons de voyage.

— C'est bien! mon secrétaire va les enregistrer sur le grand livre de l'équateur; ils déposeront entre ses mains les sermens d'usage, pendant quoi je vais me recueillir un instant, pour leur adresser ensuite un petit discours que j'ai coutume de faire, lorsque, comme ceux que vous m'avez amenés, mes voyageurs sont des personnages de distinction. »

Il y eut un instant de calme. Le dieu se retrancha dans sa peau de mouton, et relut un chiffon de papier, sur lequel la rhétorique d'un élève avait rapidement suppléé à la faconde du vieux loup de mer. Puis les diables secouèrent un peu leurs chaînes, les matelots se serrèrent entre eux, et sortirent leurs oreilles de leur chapeau; les deux dames se rapprochèrent l'une contre l'autre; M. Poirot regarda obliquement la cuve dont il avait enfin deviné la présence sous les pavillons qui la recouvraient.

Un nouveau coup de sifflet se fit entendre, et le dieu ayant étendu les bras, à la manière



des beaux prédicateurs, commença comme suit :

« Mes enfans ! lorsque naquit le monde, le soleil chargé d'éclairer la terre ne devait d'abord que parcourir une ligne droite qui est l'équateur. Mais... mais dès que ç'eût été un peu comme ça.., comme ça... ça n'allait pas bien. Sous la ligne on rôtissait, que la peau s'en fendait au soleil comme du brai sec ; sous les pôles, on y gelait, qu'on y avait pas moyen de boire son quart de vin. — Bon. »

Ici le vieux chiqueur fit une pause, attendu que ses souvenirs commençaient à se brouiller, et qu'il ajoutait ses propres idées aux images dont était chargé le discours qu'il avait oublié d'apprendre. Pourtant il reprit :

« Vous n'êtes pas sans avoir entendu parler dans la société, sur mer, sur terre, ou ailleurs enfin, d'un nommé *Phayton*, un vigoureux farceur, fils cru du soleil, qui est censé avoir voulu prendre la barre et conduire la lumière..... Alors (d'ailleurs j'ai lu ça dans un livre qui est dans mon sac, et que je pourrai bien vous prêter) la barque chavira, et tout le soleil tomba sur la terre, qu'il grilla beaucoup de personnes qui se promenaient, d'autant plus que l'eau n'est si chaude ici qu'à cause qu'il en tomba beaucoup ici, du soleil. — Bon. »

Un bruit moqueur, précurseur de mille éclats de rire, agita la foule assemblée; remuant ses peaux de mouton, le matelot-dieu parvint à ressaisir au hasard quelques lignes du manuscrit qu'il avait entre les mains, et poursuivit :

« ... Oui, mes enfans, l'éclystique ! on la créa, l'éclystique, avec les deux jumeaux qu'elle eut du soleil, qui sont aujourd'hui les tropiques. Y en a qui disent les trois piques, mais c'est les tropiques ou les cent piques qu'on doit dire, qui signifie que le soleil y pique ferme.... Voilà.... Oui, mes frères. »

La voix éraillée du vieillard s'éteignit dans l'explosion écrasante d'hilarité que la continuation de son discours provoqua dans la foule. Le commandant lui-même, qui jusque là avait à grand' peine maintenu un sérieux correspondant à celui de l'orateur, le commandant se prit ouvertement à rire. Le dieu, qui, retranché dans son épaisse barbe, n'était pas fâché de la tournure qu'avait prise son allocution, en profita habilement pour se soustraire à la péroraison à venir, et, se retournant vers ses familiers, il ordonna avec empressement qu'on eût à commencer l'application du baptême.

Quelques coups de sifflet résonnèrent; habitué à ce commandement, l'équipage se calma peu à peu, et quand la paix fut rétablie, le père La Ligne alla partager avec son épouse un siége établi pour eux sur l'estrade adossée à l'autel. Les personnages symboliques, revêtus de leurs costumes traditionnels, formèrent une haie à droite et à gauche, ensuite le puissant ordonnateur de la fête fit signe à ses gendarmes de s'emparer de M. Poirot.

M. Poirot voulut réclamer. Il certifia s'être déjà baigné dans les eaux du tropique, et, opposant son entêtement à l'éloquence des shires célestes, chercha à échapper par la persuasion à l'opération dont on lui offrait l'étrenne. Il ne réussit pas. — Il menaça. — Cela n'eut pas plus de succès.—Il se débattit ;—mais deux hommes, habillés en gendarmes, le façonnèrent promptement à leur volonté.—Il fallut en passer par leur caprice; il n'eut que les honneurs de la résistance.

D'abord le pacotilleur ne sut pas trop ce qu'on voulait de lui. L'opiniâtreté qu'on mettait à triompher d'une volonté aussi énergiquement formulée que la sienne, lui fit seule sentir que le but de cette violence devait être quelque chose de peu agréable pour lui, et rendait sa résistance plus entêtée. Quoi qu'il fit, on l'assit sur la cuve : c'était pour le moment un siége assez élégant, et qui ne manquait même pas de jeter une certaine distinction sur celui qui l'occupait, vu qu'il était plus orné et plus extraordinaire que les autres, un peu dur, mais recouvert de couleurs brillantes. Quand il y fut assis, M. Poirot sentit sur chacune de ses épaules la large main de ses gardiens, qui s'appuyait de manière à l'empêcher de se lever dans le cas où il lui en prendrait envie. Un personnage qui jusqu'alors ne s'était pas produit et qu'une couronne hérissée de plumes terminait par son extrémité supérieure, s'approcha de lui, et tenant dans un vieux pot à confitures un mélange de détestables ingrédiens de cuisine, brandit un énorme pinceau à barbe, dont il frotta long-temps le menton du pauvre patient; puis le balai à barbe s'éclipsa devant le gigantesque rasoir dont il a été fait mention, et qui par quatre ou cinq fois râcla le bas du visage du passager, lequel était ni plus ni moins barbu que la semelle d'un vieil escarpin.

Quand il fut bien rasé, un autre employé au service du père La Ligne, orné de deux petites cornes naissantes et d'un rabat de sacristain, apporta la férule de basane, frottée de blanc d'Espagne d'un côté, de noir de fumée de l'autre; il la lui fallut embrasser, et s'en laisser appliquer un côté différent sur chaque joue ; après quoi, on le laissa un instant se reconnaître ; puis, avant qu'il eût repris une volonté à lui, la planche qui tenait en travers sur la cuve fut subitement retirée, et la victime du baptême s'enfonça subitement dans le bassin rempli d'eau à dégorger. Ce ne fut là qu'un prélude. Au même instant dix seaux d'eau, préparés à cet effet derrière l'autel, lui croulèrent en avalanche sur la tête. A mesure que le malheureux voulait, en se levant, se soustraire à ce déluge, une nouvelle cataracte, en fondant sur lui, le forçait à chercher un refuge au fond du cuvier; l'eau amollit son col empesé, appliqua sur ses formes grêles la mince étoffe de son vêtement, colla ses rares

cheveux à son visage, et confondit ses traits dans un atroce mélange de noir de fumée, de craie et de vieille sauce, dont à plusieurs reprises on l'avait barbouillé.

L'explosion de plaisir que cette scène provoqua parmi l'équipage serait impossible à exprimer. Haletant, incapable de proférer un son, le pauvre passager se débattait instinctivement contre ce chaos où son esprit se perdait. Ce ne fut que fatigués de rire et de noyer ce pauvre diable, que les marins consentirent à le laisser, libre et honteux, sortir de l'effrayante cuve où l'avait amené une puissance infernale. Trempé, ivre, hébété, le pacotilleur put à peine distinguer un passage pour se soustraire aux rires humilians dont il était l'objet; encore lui fallut-il passer devant mademoiselle Esther, qui, à travers une compassion assez naturelle, lui parut éprouver une gaîté offensante pour lui, victime de la cérémonie. Pourtant, quelque monnaie eût préservé l'indigotier de cette cruelle avanie; mais, trop fier de ses campagnes ultra-tropicales, il n'eût pas voulu descendre à un arrangement, d'autant moins recherché par les matelots, que la somme qu'ils auraient tirée d'un seul homme eût été trop faible pour compenser la joie qu'ils devaient se donner en le baptisant.

Ce fut là le fait capital de la fête, la scène à effet de la burlesque comédie. Les femmes, pour lesquelles les officiers intercédèrent, s'en tirèrent pour quelques verres d'eau dans le cou et dans les manches. Seulement, l'étoffe légère dont était vêtue mademoiselle Paturel moula coquettement ses formes; aussi le lieutenant, son protecteur, promit-il double ration de vin en faveur de la réserve toute française de MM. les suivans du dieu de la zone torride.

Ce fut après ces opérations préliminaires que, sur l'autorisation du commandant de la frégate, commença dans l'équipage un véritable combat qui ne tarda pas à confondre dans un baptême général les nouveaux embarqués et les vieux marins. Retranchés sur le gaillard-d'arrière (1), les officiers encourageaient de leur propre gaîté la joie de l'équipage, qui se dédommageait alors, en s'ébaudissant à son gré, de la contrainte imposée long-temps à ses caprices, par la discipline du service de mer. Jusqu'à l'heure du souper, ce fut un affreux ravage sur l'avant de la frégate; l'eau fut constamment l'arme avec laquelle les ennemis se renversèrent; au hasard, quelques coups du contenant leur noircirent un peu la peau; mais on n'y songeait guère. Le navire était pour ainsi dire entre deux eaux. Au milieu de ce tapage, maître Larack eut toutes les peines imaginables à faire remplacer à tour de rôle le timonnier et l'homme de vigie.

(1) Voir le *Dictionnaire pittoresque de Marine*, au bureau de la *France Maritime*.

Quand vint le soir, au quart de la nuit, la brise était chaude et molle, le ciel bleu, émaillé d'étoiles qui tremblaient dans les petites lames qui moiraient la mer. La navigation était facile et agréable.—Assis sur l'arrière de la frégate, les passagères plaisantaient M. Poirot de son abondant baptême.—Madame Paturel exprimait des craintes pour ses caisses que l'eau avait pu atteindre. — Mademoiselle Esther avait couché sa nièce, et regardait mélancoliquement la mer.— Les officiers que leur service retenait sur le pont se promenaient en livrant au vent la fumée odorante de leurs cigares de contrebande.

Pourtant, si le gaillard-d'arrière de la frégate et la mer sur laquelle glissait doucement sa carène étaient calmes et silencieux, il n'en était pas ainsi de l'avant et d'une partie de la batterie où pêle-mêle se confondaient encore les attirails de la cérémonie, les débris des costumes, les décorations de l'autel, et les matelots qui s'en étaient amusés; la rigueur de la discipline endormie laissait encore déborder par intervalles quelques trop-pleins d'ivresse, quelques réminiscences de joie éteinte sous le poids de la fatigue. On entendait parfois quelques cris, quelques noms rauques et inintelligibles qu'on se jetait d'un côté à l'autre du navire. — Des danses et des jeux, animés par une distribution de vin de cambuse, avaient bruyamment terminé le jour; puis, peu à peu, l'orchestre improvisé avait assoupi ses notes dans le sommeil de la lassitude, l'étourdissement avait succédé à l'exaltation et au délire de la fête, l'affaissement du corps et de la pensée aux cris et aux trépignemens du bal!...

. . . .

Un bal au milieu de l'Océan!

Oh! pour qui a vu toutes les physionomies de cet Océan, pour qui connaît combien sont courts les entr'actes du calme et de la tempête, que de sauvages et sinistres poésies dans cette idée de fête sur un pareil théâtre!

Un bal au milieu de l'Océan! sur les profondeurs de l'abîme des mers, un bal où les hommes croient au plaisir, lorsqu'à chaque moment la voix sourde des lames et les sifflemens ironiques du vent dans les cordages, peuvent produire un effrayant concert avec leurs menaçantes harmonies!

Un bal au milieu des solitudes de l'Océan, lorsqu'en quelques instans les vagues furieuses peuvent étendre leur suaire d'écume sur ces puérils hochets de fête!

. . . .

Les huit caisses de madame Paturel arrivèrent à Maurice sans avoir été ni mouillées ni endommagées.

Jules Lecomte.

Recherches historiques.

PHASES PROGRESSIVES

DE

LA MARINE FRANÇAISE.

Quatre époques principales comprennent toute l'histoire de la marine française.

Les navigations des Gaulois, nos ancêtres, sont une introduction naturelle aux nôtres, et en sont comme la première époque.

Le vide immense qui se trouve depuis l'établissement de la monarchie jusqu'à Charlemagne, donne lieu de fixer la seconde époque au glorieux règne de ce prince.

Les croisades, expéditions malheureuses, et plus utiles à la marine qu'à la religion qui en faisait l'objet, appartiennent à la troisième époque.

La quatrième commence au règne mémorable de Louis XIV.

La marine fut cultivée avec soin par les anciens Gaulois; leur habileté dans la navigation les servit utilement pour le commerce, pour l'établissement de leurs colonies, pour la défense de leurs côtes, et pour les descentes qu'ils eurent occasion de faire sur celles de leurs ennemis. Mais cette nation toute guerrière n'a laissé aucun monument historique qui soit parvenu jusqu'à nous; il faut en chercher l'histoire dans les écrivains grecs et latins, qui ne donnent cependant que des notions vagues et des éclaircissemens peu satisfaisans.

Quoi qu'il en soit, rien ne fait mieux voir combien la marine a été florissante dans l'ancienne Gaule, que le grand nombre de ports célèbres que ses habitans possédaient sur l'une et l'autre mer.

Le port d'Arles, sur la Méditerranée, était fameux du temps de César, qui y fit construire douze galères.

Celui de Narbonne, qui ne subsiste plus, était une espèce d'entrepôt, où abordaient les flottes de l'Orient, celles de l'Afrique, de l'Espagne et de la Sicile.

Le port d'Aiguesmortes, que les sables amoncelés par le Rhône ont détruit, et ceux de Montpellier, de Toulon, d'Antibes et de Fréjus, où se retiraient les vaisseaux d'Auguste, étaient très-considérables.

Sur l'Océan, étaient les ports de Bordeaux et de Vannes, ceux de la Saintonge et du Poitou, et celui de Corbillon, sur la Loire, que quelques-uns prennent pour Nantes, d'autres pour Blois.

Au temps de Jules-César, la marine des Gaulois paraît alors dans un mouvement extraordinaire, par la quantité prodigieuse de bâtimens qu'armaient dans leurs ports ces peuples et les Romains, leurs conquérans ou leurs alliés.

Les plus célèbres navigateurs, parmi les Gaulois, étaient les habitans de Marseille, qui se rendirent puissans sur mer, et redoutables à leurs voisins; ils bâtirent des villes au milieu des terres et sur les rivages de la Méditerranée. Nice, dont le nom vient du mot grec *Nikh*, qui signifie *Victoire*, est incontestablement une de leurs fondations. Ils firent des lois nautiques, à l'exemple des Rhodiens, et leur expérience maritime leur attira la considération des Romains.

Les habitans de Vannes n'étaient pas moins puissans sur mer que ceux de Marseille. Du temps de César, cette première ville, située à deux lieues de la mer, avait une grande autorité sur toutes les villes maritimes; tous les ports des côtes voisines étaient sous sa domination, et elle était liée avec l'Angleterre par les intérêts du commerce.

Les peuples de la Saintonge et les Poitevins étaient encore puissans sur mer, et César se servit de leurs vaisseaux contre ceux des habitans de Vannes.

Voilà tout ce que l'on a de plus certain sur la navigation des Gaulois, avant et après leur assujettissement aux Romains.

Jetons maintenant un coup-d'œil rapide sur les différens états de la marine, depuis la conquête des Gaules par les Français.

La navigation a été peu connue en France sous la première race de nos rois; et depuis le commencement de la monarchie jusqu'à Charlemagne, nous n'avons aucun événement qui ait rapport à la marine, si ce n'est ce qui se passa sous Thierri.

Fils naturel de Clovis, ce prince, en vertu de son droit d'aînesse, avait partagé le royaume de France avec les enfans légitimes de son père : il jouissait de la portion qui lui était échue, lorsque son repos fut troublé par un essaim de pirates danois, qui vinrent ravager son royaume d'Austrasie. Ces barbares, qui avaient une flotte considérable, entrèrent par l'embouchure de la Meuse, et après avoir fait un grand dégât et un riche butin, ils ne songèrent plus qu'à se rembarquer.

Thierri envoya son fils Théodebert contre les Danois, avec une armée de terre et de mer. Les vaisseaux français, qui étaient bien armés et bien équipés pour le temps, tombèrent brusquement sur ceux des pirates, les attaquèrent avec beaucoup de résolution, et les enlevèrent presque tous, ainsi que les prisonniers et les richesses dont ils étaient chargés. Théodebert tua leur chef de sa propre main. C'est la première action où les Français paraissent s'être signalés sur mer.

La marine se ranima sous Charlemagne. Pour s'opposer aux incursions des barbares, il fit construire un grand nombre de bâtimens, entretint

des vaisseaux garde-côtes, bien équipés et bien armés, et battit plusieurs fois les flottes des Sarrasins et des Normands.

Louis le Débonnaire et ses successeurs n'eurent pas fort à cœur l'entretien de la marine; ils laissèrent les Normands et les Sarrasins infester les mers, et ravager leurs Etats.

Les voyages d'outre-mer ou croisades, qui commencèrent sous Philippe Ier, obligèrent les Français à équiper des vaisseaux, et la marine parut alors se rétablir en France.

Philippe-Auguste eut de grands démêlés avec l'Angleterre, pendant lesquels la marine de France fut plus florissante qu'elle n'avait jamais été. Il mit en mer une flotte de mille sept cents vaisseaux ou bâtimens, dans le dessein de conquérir l'Angleterre. On sait quel fut le résultat de cette grande entreprise.

Louis VIII n'eut aucune occasion de s'attacher à la marine, et Louis IX ne parut la ranimer que pour les expéditions contre les Infidèles.

Sous Philippe-de-Valois, la marine reprit un certain éclat; les armemens que ce prince fit contre les Anglais ne furent pas inutiles.

La guerre qui dura continuellement entre Charles V et les Anglais obligea ce prince à entretenir des armées navales; il équipa beaucoup de vaisseaux, avec lesquels il tint en bride les Anglais.

Il y eut quelques expéditions maritimes sous Charles VI, mais qui se bornèrent à peu de choses.

La marine fut languissante sous Charles VII et Louis XI. Elle se ranima un peu sous Charles VIII, et prit quelque accroissement sous Louis XII.

François Ier entretint ordinairement cinquante à cinquante-cinq galères et quelques vaisseaux sur la Méditerranée, soit pour favoriser ses desseins, soit pour écarter les ennemis de ses côtes; mais, depuis 1524, il augmenta ses forces maritimes, avec lesquelles il sut soutenir et faire respecter le pavillon français.

Henri II se rendit redoutable sur la Méditerranée, et c'est sous le règne de ce roi que la marine française commença à s'illustrer.

Dans tout l'intervalle de temps qui s'écoula depuis l'année 1557 jusqu'au règne de Louis XIII, l'histoire ne fait mention que de deux expéditions maritimes de quelque importance. La première fut le siége de la Rochelle sous Charles IX, et la seconde se fit sous le règne de Henri III, en faveur d'Antoine, duc de Portugal, qu'on voulait rétablir sur son trône.

Le reste du règne de Henri III se passa sans qu'il fût question d'aucune autre expédition maritime; et l'on peut juger de l'état où se trouvait la marine sous le règne de Henri IV par ce que le cardinal d'Ossat en écrivait à M. de Villeroi.

Il se plaignait continuellement à ce ministre de ce que Henri IV n'avait aucun vaisseau sur mer, ni dans ses ports, quoiqu'il en eût un besoin extrême, tant pour imposer aux puissances voisines en temps de guerre, que pour les soutenir en cas d'alliance.

Le rétablissement de notre marine paraissait réservé au cardinal de Richelieu, l'un de ces hommes rares qui naissent à des intervalles immenses pour relever la gloire d'une nation, comme il en paraît souvent d'autres pour en être l'opprobre. Dirigeant en personne le siége de la Rochelle, il fut à même de se convaincre que ce n'était que par la marine qu'il pourrait donner à la France, sur les nations étrangères, cette supériorité dont il aspirait à la doter, et qu'elle a toujours conservée depuis, quand on ne s'est pas écarté des principes de sa politique.

Tandis que le cardinal assiégeait la Rochelle, les Anglais, alliés des Rochellois, tentèrent de s'emparer de l'île de Rhé, dont le sieur deThoiras était gouverneur ou commandant pour le roi. Ne pouvant emporter la place d'emblée, comme ils l'avaient cru, ils entreprirent de l'affamer en bloquant le port avec leurs vaisseaux.

Thoiras avait déjà soutenu sept semaines de siége; mais il se voyait vivement pressé et en danger de succomber. L'armée du roi était devant la Rochelle; il n'en recevait ni secours ni nouvelles; il était important à ceux qui la commandaient de les informer de l'état dans lequel était la place : la chose était presque impossible; un soldat gascon se chargea néanmoins de l'entreprise. Après avoir passé à la nage de l'île à la grande terre, il côtoya ensuite le rivage depuis Saint-Martin jusqu'à la Prée. Pour ménager ses forces et sa vie, tantôt il marchait à pied sur les bords, et quand il approchait des corps-de-garde, qui étaient postés d'espace en espace, il se jetait dans l'eau, et passait hardiment au milieu des vaisseaux ennemis qui étaient à l'ancre.

Étant ainsi arrivé au fort de la Prée, où il reçut des lettres du gouverneur, il prit la grande mer, et traversa, avec une rare et courageuse vigueur, un espace de deux lieues. Les mouvemens qu'il était obligé de se donner en nageant frappèrent l'attention des ennemis : quelques barques anglaises furent détachées pour reconnaître ce que c'était; mais, quand il les voyait s'approcher, il essayait de leur donner le change en faisant le plongeon. Ce moyen lui réussit; ceux qui le suivaient, lui ayant vu faire deux fois cette manœuvre, ne doutèrent point que ce ne fût un poisson, et cessèrent de le poursuivre.

L'intrépide soldat arriva enfin heureusement, après avoir triomphé de la violence des flots, de la longueur de la traversée, de la vigilance des Anglais, et des attaques des poissons même, dont il avait failli être dévoré, et qui le suivirent jusque sur le rivage en lui faisant à chaque instant de nouvelles blessures. La récompense fut

proportionnée à la grandeur et à la difficulté du service.

Les secours arrivèrent à temps, et l'île de Rhé fut délivrée de la présence des Anglais.

La Rochelle ne tarda pas à succomber quelque temps après.

La marine de France, sous Louis XIV, fut sur un pied bien différent de celui sur lequel elle avait été jusque là. La première expédition que firent les Français sous ce règne est de 1643 (*Voyez* l'article du duc de Brézé); elle eut le plus grand succès. Les autres expéditions ne furent pas moins heureuses, et l'on ne doit point s'en étonner. Presque tous les célèbres marins, dont nous avons décrit la vie, parurent pour illustrer le règne de ce prince. Les hauts faits et les actions éclatantes de tous ces braves forment une époque mémorable dans les annales de la marine française, et commandent l'admiration des siècles.

Le cardinal de Fleury, sous Louis XV, ne chercha qu'à entretenir la paix, et il eut le tort grave de négliger la marine, dont il croyait ne jamais avoir besoin. Il reconnut sa faute lorsqu'il n'était plus possible de la réparer. Il mourut, laissant la France dans les embarras d'une guerre où elle s'était embarquée pour soutenir l'électeur de Bavière, Charles-Albert, qu'elle avait fait élire empereur. Dans cette guerre malheureuse, parce qu'il y fut commis beaucoup de fautes, les trésors de l'État furent dissipés en peu de temps; les restes misérables d'une marine, autrefois florissante, furent entièrement détruits par les Anglais.

Il y eut néanmoins, dans le cours de ce règne, différentes luttes contre la puissance anglaise, tant dans les Indes qu'en Amérique; mais c'est vers 1755 et 1756 que le ministère de France prit les plus grandes mesures pour porter un coup sensible à nos rivaux. On armait puissamment à Brest, on réparait le port de Dunkerque, et on cherchait à en établir un sur la Manche, à Cherbourg ou à la Hougue; quantité de bâtimens de transport s'assemblaient dans les différens havres de l'Océan. Les préparatifs qu'on faisait sur la Méditerranée n'étaient pas moindres : on faisait à Antibes, à Marseille et à Toulon, des amas prodigieux de munitions de guerre et de bouche, ainsi que d'ustensiles propres à un siége.

Une armée de vingt-cinq mille hommes était cantonnée dans les environs de Toulon, prête à s'embarquer au premier ordre. Les Anglais ignoraient de quel côté la France dirigerait ses premiers coups. Ils pensaient que c'était contre leur île, et nous autorisions ce bruit; en conséquence ils postèrent leurs troupes nationales, avec celles qu'ils avaient appelées à leur secours, le long des côtes, dans les endroits les plus exposés à une descente; et une flotte considérable se rendit à l'entrée de la Manche pour examiner les mouvemens de celle de Brest.

Tandis qu'ils n'osaient ainsi dégarnir leurs côtes de troupes et de vaisseaux, une escadre française de dix vaisseaux de guerre, y compris quelques frégates, sortit, le 8 avril 1756, du port de Toulon, accompagnée de cent trente-huit bâtimens de transport, ayant à bord toute l'armée de Provence, commandée par le maréchal de Richelieu.

Elle prit sa route vers l'île de Minorque, et fit sa descente, le jour de Pâques, à trois heures après-midi, sans la moindre opposition de la part des Anglais, qui se retirèrent avec précipitation vers la principale forteresse de l'île, où ils se renfermèrent au nombre de deux mille cinq cents hommes.

Les Français trouvèrent d'abord plus de difficultés qu'ils n'avaient cru dans le siége du fort Saint-Philippe. Les chemins étaient impraticables, et, les Anglais ayant fait tuer toutes les bêtes à cornes, il fallut se servir de celles destinées à l'approvisionnement de l'armée pour transporter l'artillerie : ce qui en fit périr beaucoup.

Quand la descente fut entièrement effectuée, le maréchal renvoya en Provence tous les bâtimens de transport, et on fut un mois entier à faire les dispositions du siége et à placer les batteries.

Dès que les Anglais ne purent douter que c'était à Mahon que l'on en voulait, ils pensèrent sérieusement à le secourir. L'amiral Byng, avec une escadre de dix-huit vaisseaux, partit des ports d'Angleterre, avec des troupes et des vivres, pour ravitailler et renforcer la garnison de Saint-Philippe.

Cette escadre entra dans la Méditerranée sans aucun obstacle, et ne fut aperçue que le 17 mai, à la hauteur de Majorque, par une frégate qu'on avait envoyée à la découverte.

Sur cet avis, M. de La Galissonnière, qui commandait l'escadre française, prit la résolution d'aller combattre les Anglais.

L'escadre française souffrit peu dans cette affaire, et la victoire, qu'elle remporta, lui coûta à peine cent cinquante hommes. Contente d'avoir battu les Anglais sur leur élément, elle revint dans les parages de Mahon continuer d'en protéger le siége.

Le retour de l'escadre victorieuse ôta dès-lors toute espérance de secours aux assiégés; et l'ardeur des assiégeans redoublant par ce commencement de bonne fortune, on eut lieu d'espérer de se voir bientôt maître de la place; effectivement, elle capitula, et le 29 juin les Français en prirent possession.

On reconnut alors tout ce qu'une marine bien entretenue donnait de force à un Etat; et, abjurant la timide politique du cardinal de Fleury, on travailla dans tous les ports de France, avec une ardeur incroyable, à la construction de nou-

veaux vaisseaux. En moins d'un an, on parvint à en armer plus de vingt dans le port de Toulon, et plus de quarante dans ceux de Rochefort et de Brest. On vit, dans le combat de M. de La Galissonnière contre l'amiral Byng, ce que cette marine renaissante était capable d'exécuter, et l'on en tira les présages les plus heureux pour l'avenir. Cependant, après une suite de succès et de revers, la France finit par perdre, dans cette guerre, ses hommes de mer, ses vaisseaux, son commerce et l'une de ses plus importantes colonies, ce Canada qu'on avait si justement décoré du beau nom de Nouvelle-France. Lors de la paix de 1763, la marine française se trouvait dans l'état le plus déplorable.

Sous Louis XVI, la guerre d'Amérique donna lieu à des armemens, fit faire des efforts en faveur de la marine. Mais l'épuisement de l'Etat, la faiblesse de la cour et la grande commotion qui en fut la conséquence, firent négliger cette partie essentielle de la puissance nationale, qui, dans le cours de la révolution, fut loin de reprendre son ascendant.

On sait qu'à certaines époques de la période révolutionnaire, la marine française obtint de beaux mais rares succès sur les Anglais.

Sous le régime impérial, nul doute que, si l'exaltation militaire qui régnait en France se fût portée avec plus d'ardeur vers la marine, cette partie si essentielle de la force nationale n'eût reçu les plus grands développemens. — Ses revers comme ses succès furent glorieux.

Un coup-d'œil rapide sur la marine française, au temps de l'Empire, ayant été jeté dans le premier volume de cet ouvrage, nous ne rapporterons pas ici les causes de sa décadence. Notre tâche présente se bornait à une esquisse générale. Des études sur chaque époque des fastes militaires de notre marine viendront successivement se placer dans le vaste cadre de la *France Maritime.*

MŒURS DES HOMMES DE MER.

L'homme de vigie.

L'origine de l'homme de vigie remonte au temps des navigations les plus anciennes : c'était le *proreta* des Trirèmes romaines, le *vigiles* sur les naves des croisés, la *vedetta* des galeasses de Venise. C'était, sur les vaisseaux de l'antiquité, comme sur nos bâtimens actuels, la sentinelle de découverte en mer, qui, du sommet élevé d'un mât du navire, est attentive à signaler l'apparition soudaine des objets éloignés.

Les traditions nous apprennent que le *proreta* des Romains veillait de nuit et de jour, caché dans le *stolus* ou guérite de proue, moins élevée que le *thalamus*, ou gaillard d'avant, ce qui le fait ressembler à notre homme de bossoir; que le *vigiles* des galères de saint Louis regardait enfermé dans le *corbis*, sorte de cage ou de corbeille fixée au haut d'un mât très-court; et que la *vedetta* des Génois et des Vénitiens veillait assis dans la *gabie* de leurs ramberges. Or, tous ces points de découverte, à bord de ces diverses sortes de navires, étaient moins élevés au-dessus de la mer que les hunes de nos corvettes actuelles; les objets n'en pouvaient donc être aperçus qu'à de petites distances, ce qui nous permet de supposer que la nécessité d'être averti de leur approche n'avait pas alors l'importance que les hasards de la mer y attachent aujourd'hui : hypothèse qui réagit sur l'homme de vigie de ces temps reculés, en le déparant d'une partie de son intérêt.

De nos jours, l'homme de vigie et son motif se montrent dans un cadre plus large et plus poétique. Ce n'est plus seulement sur l'horizon circonscrit d'une mer méditerranée, étroite et rebattue, qu'il exerce l'activité de ses veilles; c'est maintenant le globe océanien tout entier, qui est devenu le théâtre de sa vigilance; ce n'est plus seulement l'apparition soudaine d'un ennemi rapide et redouté qu'il lui faut épier, mais aussi tous les accidens d'Océan qui compliquent aujourd'hui le destin d'un vaisseau voyageur, alors que, poursuivant la fortune sur des mers sans limites et parfois inconnues, entre les écueils mobiles de leurs vagues glacées, et exposé aux désastres possibles des longues navigations solitaires, chaque objet éloigné devient pour lui un sujet de méfiance ou d'espoir. Le besoin d'être averti au plus tôt de leur approche a grandi avec celui d'être préparé à l'événement qu'ils présagent. Aussi le point d'où l'homme de vigie les cherche de son regard, sur la vaste étendue d'eau qui se déroule autour de lui, s'est élevé à mesure que la hardiesse du navigateur y a étendu le cercle de ses émotions; soit qu'elles lui viennent d'un danger qui le menace, ou d'une espérance qui lui sourit. La pose agitée de cette sentinelle aérienne occupée de sa sûreté, et du soin de signaler tout ce qui, à ses yeux, semble troubler l'aspect uniforme de l'immense solitude, la met en premier plan dans le tableau impressif d'un navire en pleine mer; et, soit que la crainte des rencontres funestes, le besoin pressant d'un secours attardé, la recherche d'un rivage, ou l'attente d'une proie aient placé l'homme de vigie au sommet de ce mât flexible, toujours est-il là comme un témoignage qui révèle et formule l'anxiété constante des navigateurs, durant leurs courses aventureuses.

Nous décrirons ici l'homme de vigie du navire de guerre, parce qu'il y est plus fortement typé, comme tout ce qui obéit à l'influence de ce théâtre classique de la vie maritime. Nous le prendrons aussi sur le navire du commerce, où la faiblesse comparée des moyens de sécurité y sou-

levant aussi des émotions fortes, répand sur l'homme de vigie l'intérêt qui l'offre à nos descriptions empruntées à nos souvenirs.

Le navire est à peine en mer, la terre du rivage est à peine disparue dans l'éloignement, que déjà l'intérêt commun appelle l'homme de vigie à son poste. C'est ordinairement un jeune matelot aux bons yeux, pris parmi ceux de *quart*, dits *matelots sur le pont*, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas de fonctions spéciales, comme les timoniers, les gabiers, etc., etc. Il se présente et reçoit ses instructions du quartier-maître de *quart*, chargé de désigner les hommes de vigie à tour de rôle. Ces instructions lui prescrivent de bien regarder autour de l'horizon; et, s'il aperçoit quelque chose de remarquable, d'avertir aussitôt, en accusant à haute voix les objets aperçus, tels qu'ils lui paraîtront, soit terre, navires, dangers, épaves, et jusqu'aux poissons et vols d'oiseaux. C'est quelque chose d'analogue à la consigne donnée par le caporal à une sentinelle dans les régimens; avec cette différence qu'à la gravité de ces ordres, notre caporal goudronné mêle toujours pour finale quelqu'un de ces lazzis caractéristiques de son humeur originale : ainsi, il terminera sa consigne en recommandant ironiquement à son délégué *de ne pas s'endormir là-haut quoiqu'on y soit bercé;* à quoi l'homme de vigie, pour dire que la recommandation est inutile, répond : *Il n'y a pas de soins*, et s'élance dans les cordages.

Il s'élance d'abord, mais ce rapide mouvement ascensionnel est tout-à-coup réprimé : non, l'homme de vigie, pour se rendre à son poste, n'a pas cette allure souple et vite qui lui est ordinaire sur cet appareil de mâts et de cordes; c'est qu'il songe, en se rendant en vigie, qu'il y sera pour deux heures ennuyeuses, et conclut de là qu'il y sera toujours assez tôt. Le matelot est de bonne foi dans son service, mais autant que possible s'en épargner les ennuis est sa spéculation; passons-la-lui. Cependant il arrive; et que ne pouvez-vous le voir assis sur cette vergue de perroquet, hissée à la tête d'un mât grêle et vacillant, les jambes pendantes sur le devant de la voile, entourant de l'un de ses bras quelque manœuvre dormante, qui lui sert d'appui contre les saccades du tangage et les pentes du roulis, balancé au-dessus de la vague qui se rue contre le navire; fouetté par la brusquerie des rafales, ou courbé sous la pluie des grains; dardé par les feux de l'équateur, ou transi sous le givre des pôles; il est là, le cou tendu, parcourant de ses yeux endoloris la ligne monotone d'un horizon inapprochable; épiant dans le vague de l'espace le profil vaporeux de quelque voile ou de quelque terre à signaler; puis, ramenant autour du vaisseau son regard abaissé sur la surface moutonneuse de la mer, il cherche à y découvrir parmi l'écume des lames, et sur le dos des houles, quelques épaves à dénoncer par son cri d'éveil. Là, séparé des hommes et veillant pour eux, sous l'empire d'une discipline qui punit et ne récompense pas, toutes distractions lui sont sévèrement défendues, même celles provoquées par des cas nouveaux : ainsi, sous certains climats, quand il est visité, dans son exil aérien, par les *frégates* et les *fous*, espèces de vautours de mer, aux becs crochus et tranchans, aux serres palmées, et aux larges envergures, qui, attirés par le vaisseau, entourent en curieux l'homme de vigie; s'ils l'effleurent dans leur vol rapide, ou l'inquiètent en planant audacieusement à ses côtés, il ne lui est permis de s'en occuper que pour s'en défendre.

Si la surface de la mer est sillonnée en tous sens par des navires, leur dispersion sur son immense étendue est telle, que les intervalles qui séparent ces navires, sans en excepter ceux qui tendent vers un même but, sont encore de vastes déserts, au milieu desquels les rencontres sont des événemens très-rares. De là, souvent, de longues séries de jours sans la vue d'un seul bâtiment; croyez alors au besoin intime du navigateur d'en voir paraître; et, lorsque tous les yeux en cherchent sur cette ligne unie et circulaire qui borne l'espace, combien de fois les regards se tournent vers l'homme de vigie, comme pour lui demander des nouvelles de l'horizon !...... Enfin, un jour, quelque chose de sombre, d'indécis, apparaît; et dans le doute l'homme de vigie crie : Navire !.... Ce cri qui tombe du ciel avec ce ton de lointain, soutenu et solennel, comme celui d'un augure, magnétise sur son passage, et, jusqu'aux profondeurs du vaisseau, il répand l'impression.... Qu'annonce-t-il? renferme-t-il une question de vie ou de mort, de liberté ou d'esclavage pour tous?... Est-ce un vaisseau à combattre? Est-ce une proie qui vient s'offrir? Est-ce un vaisseau ami, porteur de nouvelles du pays?....... Et toutes ces pensées rapides s'agitent dans un silence que vient interrompre le colloque qui s'engage entre l'officier de quart et l'homme de vigie : « Navire !... — Où ?.. demande l'officier. — Devant nous; à toute vue, » répond la vigie. Et aussitôt l'aspirant, jeune officier alerte à monter, et habile à reconnaître une voile à grande distance, s'élance dans les cordages, armé de sa longue-vue qu'il porte en bandoulière; il monte jusqu'à l'homme de vigie, qui lui pointe à l'horizon l'ombre aperçue.

Mais pour diriger avec succès l'instrument consultant, et s'affermir en même temps sur cette vergue haute et vacillante, sans autres points saisissables que des cordages suifés et glissans, l'aspirant n'a pas assez de ses deux mains; mais l'homme de vigie lui vient en aide, et celui-ci se retenant d'une main, consacre l'autre à retenir l'aspirant qui se confie à ce point d'appui, tandis qu'il interroge sa longue-vue, dont le tube ré-

vélateur lui fournit bientôt les données d'un rapport à faire au commandant, qui ordonne aussitôt des dispositions en conséquence des conjectures qu'il déduit de ce rapport.

Dans les longues navigations, quand le vaisseau traverse des parages où des mois entiers se passent sans que la vue d'aucun objet extérieur ne vienne accidenter la sublime monotonie du spectacle de l'Océan, alors les heures de l'homme de vigie sont bien longues! Et cependant la ressource si chère au matelot contre ses ennuis, sa pipe si puissante à les chasser en fumée, lui est sévèrement interdite. Mais il en appelle à son suppléant, à la consolante chique : il la savoure, il la presse, et voit s'écouler plus rapidement dans le suc que sa bouche en exprime, les minutes si lentes à passer sans elle ; aussi défierions-nous hardiment de trouver un petit perroquet de navire de guerre, dont la toile ne porte sur sa face antérieure le marquetage bistré qui témoigne du recours infaillible de la chique récréative de l'homme de vigie. Mais si, par la longueur imprévue du voyage, sa provision de tabac épuisée le prive de cette précieuse ressource, il devient triste et patient; il recherche la solitude, et ses heures de vigie n'ont plus d'ennuis : il les passe à remémorer des souvenirs qui plaisent à son cœur.

L'un de nos plus distingués collaborateurs, M. Jules Lecomte, a dit avec vérité, dans son article du *Voltigeur Hollandais*, que les matelots réunis content, et nous, nous disons que le matelot seul chante. Il chante, et ses chants se rapportent toujours à lui : c'est sa manière de penser tout haut, sans crainte de paraître un fou à qui l'écoute; ajoutons d'ailleurs, que dans ce cas il ne cherche pas d'auditoire. Car notez bien que si les chants de réunion du matelot sont gais, graveleux, obscènes même, son chant solitaire est mélancolique, tendre et religieux; et, comme s'il était honteux de ce quart-d'heure d'attendrissement, si opposé à l'allure matelote convenue, il se cache pour lui donner cours; aussi ses heures de vigie lui viennent-elles bien à propos pour s'y livrer sans contrainte, au risque même de laisser languir sa vigilance; mais les exigences de son service à cet égard ne s'accommodent pas de sa sensibilité, et une anecdote qui le prouve, trouve ici sa place; elle s'est passée en 1806, à bord de la frégate *le Président*, faisant partie d'une division navale aux ordres du commandant l'Hermite. Un jour cette division traversait l'un de ces parages que l'on pourrait appeler le *far niente* de l'homme de vigie. Pas un navire ne s'était montré depuis cinq semaines, et rien ne devait faire supposer qu'il pût s'en présenter de sitôt. Ce jour là, la frégate *le Président* chassait en avant, par un de ces temps si fréquens dans la zone torride, où la brise sans force laisse peser sur la mer les masses immobiles d'une atmosphère chaude et lassante. Une houle longue et sans bruissement imprimait à la frégate un roulis lent et monotone; les voiles battaient le mât; et le cri aigre et traînant des racages dans la mâture agaçaient l'apathie des hommes de quart.

C'était le matin; et l'un des aspirans de la frégate, aujourd'hui collaborateur de la *France Maritime*, de qui nous tenons cette anecdote, faisait dans ce moment-là, sur le mât de misaine, une excursion ascensionnelle non obligée que le désœuvrement provoquait. Perché au bout de la vergue du petit-hunier, il se plaisait à se laisser balancer au-dessus de la mer par les roulis de la frégate, en parcourant de son regard l'horizon faiblement tranché sur le fond du ciel.

L'homme de vigie, bien assis sur la vergue du petit perroquet, tout en veillant, chantait; c'était un matelot, beau jeune homme, né pêcheur sur la côte de Bretagne. Son chant breton, empreint de mélancolie, avait, dans son rhythme doux et scandé, une mélodie entraînante qui faisait écouter. Les paroles de son chant étaient des souvenirs de pays et de famille, dans lesquelles ses vieux parens, ses sœurs, son village, ses rochers, sa chaloupe, et surtout son Hélène, *sa mie au cœur si donnant*, comme il disait, passaient tour-à-tour parés de leurs droits sur son cœur, et portés sur un même refrain en forme d'invocation fervente à la sainte sa patronne pour lui conserver tous ces biens. A son dernier couplet, l'homme de vigie avait laissé tomber sa tête sur sa poitrine : il ne regardait plus l'horizon.

L'aspirant écoutait encore; ému lui-même d'un chant qui le rendait rêveur en y retrouvant des souvenirs de patrie, car il est breton, il leva les yeux vers l'homme de vigie, et le voyant dans une pose peu appropriée à sa mission, il monta jusqu'à lui; il le trouva accablé sous le poids des émotions que son chant et ses pensées venaient de remuer dans son âme; de grosses larmes roulaient dans ses yeux. L'aspirant ouvrait la bouche pour rappeler ce matelot à son devoir, quand le cri de : *Navire!* partit de plus bas. A ce cri tous deux levèrent la tête, et virent très-clairement un navire au vent! « Malheureux, que fais-tu donc? dit l'aspirant. — Ah! M. L..., je suis perdu, » articula l'homme de vigie. En effet, un gabier de misaine, en montant dans les haubans de hune, venait d'apercevoir ce navire, et l'avait étourdiment annoncé; nous disons étourdiment, car il reconnut qu'il venait de compromettre gravement l'homme de vigie placé pour le voir avant lui, et l'on sait que les matelots craignent et évitent de se nuire en matière de service; mais il s'était laissé entraîné par la gloriole d'annoncer un navire après avoir été si long-temps privé d'en voir. Il voulut réparer cette faute en faisant tourner le fait à l'avantage de l'homme de vigie, mais ce fut impossible; des témoins affirmaient que

le gabier avait vu le premier. Déjà plusieurs hommes de quart, et entre autres l'aspirant de service, venaient de s'élancer pour reconnaître cette voile; et le rapport qui en fut fait au commandant de la frégate était de nature à lui faire juger que cette voile aurait dû être annoncée depuis une heure. « Que fait donc l'homme de vigie? s'écria-t-il irrité; ou il ne veille pas, ou il n'accuse pas ce qu'il aperçoit! » Et ce dilemme incriminait péremptoirement le malheureux matelot. Ce qui aggravait encore sa faute, et la rendait inpardonnable, c'est que la frégate chassait en découverte; et si ce navire eût été aperçu d'abord par les bâtimens arriérés de l'escadre, quelle note pour le commandant de la frégate en vedette! Or donc, service négligé, et amour-propre d'un commandant fier et despote compromis; tout le jugement se résumait dans ces quelques mots. L'homme de vigie fut appelé; il ne sut pas se défendre. En vain l'aspirant qui se trouvait avec lui hasarda-t-il quelques mots en sa faveur, en objectant que l'état de l'horizon était tel, que l'on voyait mieux de plus bas: une épreuve faite aussitôt rendit son objection inadmissible; il fut lui-même accusé de négligence, et envoyé aux arrêts en charte-privée, c'est-à-dire à la *fosse aux lions*, et le malheureux homme de vigie condamné à recevoir vingt-cinq coups de corde! Telle était alors la justice distributive sur nos bâtimens de guerre, à bord desquels les ordonnances, les lois, les arrêtés, les codes qui surchargent notre législation maritime n'empêchaient pas les commandans d'avoir aussi leur charte à merci, avec leur *article* 14 de despotique mémoire.

L'homme de vigie est donc l'œil du vaisseau; sa sentinelle avancée; l'éclaireur de sa marche: il doit dénoncer tout ce qui au dehors lui paraît digne d'un examen plus approfondi; on ne lui tient pas rancune pour les annonces funestes, on lui envie les aperçus favorables. Les impressions que répand son cri de veille sont toujours en raison de l'objet auquel il se rapporte, et de la situation du navire et de l'état de l'équipage au moment. Il en est de terribles, il en est de consolantes, toujours extrêmes par leur valeur locale, et se prêtant difficilement aux descriptions. Comment dire l'effet que produit parmi tout un équipage ce cri inattendu de l'homme de vigie: « Brisans devant nous?... » Des brisans! quand la position présumée du navire n'en faisait pas soupçonner si près! On se précipite sur les mâts pour les voir, les reconnaître, et en déterminer la position... Et en effet, on les voit, sous les formes de gerbes écumeuses soulevées par le choc des vagues sourdes contre des rochers à fleur d'eau; bientôt on aperçoit les têtes noires et aiguës des roches se dessiner sur la nappe d'écume qui se déroule autour d'elles comme un suaire! Elles sont droit devant le navire! Une heure de marche de plus, et il s'y brisait! Grands Dieux! si c'eût été la nuit!..... L'homme de vigie a été le sauveur.

L'histoire nous fournit des exemples épouvantables de navires au milieu de l'Océan, et en proie à l'horrible famine, ou dévorés par l'incendie, ou enfin prêts à s'abîmer sous le poids de leur détresse; eh bien! dans ces drames terribles, dont nous n'essaierons pas de peindre l'horreur; dans ces momens d'angoisse où la vie s'épuise sous les efforts tentés pour la conserver; où la mort qu'on voit venir est une mort multiple, s'il est encore une espérance qui soutienne le courage, elle est toute dans l'homme de vigie. Oh! comme les regards se tournent vers lui, et semblent lui demander...Ne vois-tu rien venir?...Et si dans cette heure, que l'âme résignée accepte pour la dernière, la Providence veut que l'homme de vigie jette encore son cri de *Navire!* cri sublime alors, et qui peut se traduire par secours! salut!.. nous laissons aux imaginations heureuses et poétiques à concevoir l'effet magique de ce cri providentiel.

Sans être aussi impressif, il est encore un cri de vigie plus consolant, et qui vient effacer le souvenir de toutes les vicissitudes du voyage: c'est celui de *Terre!* Nous entendons terre de la patrie, terre du port du retour; oh! celui-là rend fou de bonheur; le marin qui semble le plus tranquille après l'avoir entendu, souffre du trop-plein de sa joie concentrée; mais les autres, de combien de manières ils la manifestent! dans leur délire, ils bénissent la voix qui a signalé cette terre tant désirée. — Oh! bravo l'homme de vigie! A l'homme de vigie le pompon! — Qui est-ce? — C'est un tel; — A-t-il de bons yeux, ce chien-là! a-t-il du bonheur! c'est toujours lui qui voit la terre!

Pour terminer cet article, nous rappelons que, dans le service en mer, le rapport que vient faire à l'officier de quart l'homme de vigie en descendant de son mât, après y avoir été remplacé, est un devoir dont on ne lui pardonne pas l'oubli, et nous croyons devoir dire que cette exigence part d'une disposition bienveillante; car l'officier ne manque jamais de répondre avec certaine bonté au matelot qui, chapeau bas, vient lui dire: « Monsieur, il n'y a rien de nouveau en vigie. »

Le cap. P. Luco.

VARIÉTÉS.

Les contrebandiers.

Une brise légère de nord-est murmurait dans les bouquets de sapins qui couvraient les hauteurs de Brighton. Vers l'intérieur, les immenses bruyères du comté de Sussex courbaient par ondulations leurs têtes fleuries comme les flots

dorés d'un lac aux premiers rayons du soleil. Du côté de la mer, au pied même de cette roche calcaire qu'ombrageaient ces touffes d'arbres isolés, s'étendait la délicieuse ville de Brighton, avec ses rues en pente rapide, où pullulent des balcons si artistement dessinés en fil de fer, qu'on les prendrait pour les croisées mauresques de l'Alhambra. Au milieu du boulingrin, le clocher de l'église, bâti en pyramide gothique, découpait ses contours gracieux sur l'azur de l'Océan. La jetée de fer, lancée au milieu des vagues et soutenue par d'énormes chaînes scellées dans le roc, semblait se balancer sur les eaux transparentes de la Manche. Le long des promenades qui suivent le bord de la mer, des tilburys roulaient au galop; on voyait, au milieu de ces chars légers, caracoler des cavaliers élégans et des dames en habits d'amazone; on apercevait aussi les officiers avec leurs brillans uniformes, pendant que, sur la plage, la musique militaire, environnée de groupes de curieux, exécutait les airs nationaux. Mais ce qui variait l'aspect solennel de cette mer imposante, d'un ciel uniforme, et de cette masse de maisons enlacées dans une guirlande de balcons en ogives, c'étaient les clochers pointus, les aiguilles dorées, les flèches et les pyramides chinoises qui surgissent à l'envi des toits du magnifique palais des rois d'Angleterre. Une multitude de canots voguaient le long du rivage, parmi une flottille de yachts avec leurs voiles bizarrement découpées, de péniches que les matelots faisaient voler à coups d'avirons, de yoles pavoisées de banderolles flottantes et de pavillons aux brillantes couleurs. Les bruits lointains de cette ville joyeuse et animée, confondus avec le mugissement régulier de la vague sur une plage de sable, se mêlaient encore sur le sommet de la colline au bruissement des sapins, et il y avait dans ce murmure des deux élémens comme un accord de deux voix puissantes qui trouvaient un écho dans une âme mélancolique.

Au pied de ces sapins un homme se tenait immobile, les yeux fixés sur la haute mer, dans l'attitude d'une profonde attention, qui ne paraissait cependant pas excitée par le spectacle que nous venons de décrire. Sa veste et son chapeau ciré annonçaient un marin. Il dirigeait d'un point à l'autre de l'horizon une de ces lunettes dont on a coutume de se servir à la mer. A mesure qu'un navire paraissait, son regard perçant en suivait quelques minutes l'allure et les agrès, puis il murmurait à voix basse : « Voiles carrées et trois-mâts ; à sa dunette élevée, c'est un vaisseau de la compagnie des Indes. Et cet autre qui fuit vent arrière, avec ses bonnettes basses balayant la mer comme la queue d'un requin, ce n'est pas encore lui. — Ho! hé! André! (et du haut du sapin qui l'ombrageait, la voix d'un enfant placé en vigie sur la branche la plus élevée, répondit à cet appel avec la soumission d'un mousse au commandement de son capitaine) que vois-tu là dans la direction de la grande pagode, au-dessous de ce nuage au sud-ouest? Est-ce l'aile d'une mouette ou le pavillon d'un croiseur? » Et, sans attendre la réponse, le marin considéra avec une attention toujours croissante le point blanc qu'aucun œil humain, outre celui d'un contrebandier, n'aurait pu découvrir à une pareille distance. — « Hem! c'est cela; des focs aussi pointus que le bec d'un courlis, et le nez dans le vent comme un souffleur pendant le calme ; c'est bien cela. — Allons, André, en avant! Si le loup de mer chasse de ce côté, il peut courir bord sur bord, et demain la cargaison sera sous les rochers de Dieppe, malgré tous les croiseurs du roi et les douanes françaises, où jamais smogleur anglais n'aura su son métier. »

Au lieu de suivre le sentier qui conduisait à la ville, le marin passa sur la droite, laissant à quelques pas de lui les dernières maisons du faubourg, la chapelle ruinée et son cimetière rempli d'herbes sèches, au milieu desquelles s'élèvent çà et là des pierres grises qui marquent les tombes, les croix de marbre, les monumens chargés d'inscriptions et de couronnes flétries. L'enfant avait peine à suivre son compagnon à travers les bruyères; mais, soit que la crainte involontaire que lui inspirait cette solitude du séjour de la mort lui fit hâter le pas, soit tout autre motif, il se tint toujours le plus près possible du marin qui le précédait. Non loin du rivage, et à deux milles environ de la ville, dans une anse profonde où se brisent les dernières vagues de la marée montante, le contrebandier approcha un sifflet de sa bouche, et, au même instant, une douzaine de têtes sortirent des dunes, paraissant avec précaution hors de leurs tanières, comme on voit dans les prairies de l'Arkansas et du Missouri les chevreuils alonger leurs museaux au-dessus des herbes quand le chasseur indien imite, en soufflant entre ses doigts, le gémissement d'un faon qui appelle sa mère.

Le lieu que les contrebandiers avaient choisi pour se mettre à l'abri des poursuites était, comme nous l'avons dit, une baie avancée, et à la fois si basse, que les plus petites chaloupes pouvaient seules y entrer; et la mer, en se retirant, les abandonnait sur un lit de sable fin, qui couvre la côte depuis l'embouchure de l'Adur, à Shoreham, jusqu'aux environs de Douvres. Leur hutte était formée d'espars, de gaffes et d'avirons recouverts en toiles goudronnées, et les objets de contrebande, enterrés dans le sable, n'en sortaient que pour charger les embarcations.

Il avait d'abord été résolu d'attendre la nuit pour mieux éviter la rencontre du sloop de guerre qui croisait entre Dieppe et Brighton; mais, d'après les observations du capitaine, il s'était avancé directement dans le nord, et devait se trouver tout-à-fait hors de vue.



Le Contrebandier.

La marée monte rapidement dans le canal étroit qui sépare la France de la Grande-Bretagne. Chaque vague qui expirait sur la plage approchait plus près de la chaloupe des smogleurs. D'abord les flocons d'écume, puis les lames tout entières vinrent effleurer sa quille; peu à peu elles s'élevèrent autour des flancs effilés de la barque, les mâts commencèrent à s'ébranler des secousses de la vague. Dès qu'elle fut soulevée par les flots, elle se balança en tournoyant sur l'ancre qui la retenait au rivage. Chacun monta à bord; les gaffes et les espars reprirent leur place sur le pont. Alors on vit la chaloupe, appuyée par une brise soutenue, s'incliner de plus en plus sur la mer, redresser avec grâce la tête de ses mâts, puis enfin, obéissant à l'impulsion simultanée des deux voiles, décrire son sillon d'écume en bondissant, avec ce murmure qui résonne si agréablement à l'oreille du marin, et constitue ce bien-être inexprimable, cette joie intime qui fait le charme de la navigation. Les curieux, appuyés sur la rampe de la jetée de Brighton, auraient eu peine à distinguer l'embarcation volant sous ses deux voiles toutes gonflées, et qui disparaissaient rapidement avec leur teinte sombre de goudron, semblable à un bois flottant, débris de quelque naufrage. Vers le nord, marchait aussi à angle droit, de manière à couper la route aux contrebandiers, un sloop armé de pierriers et d'une pièce à pivot, voguant aussi vent-arrière, ses deux focs masqués par une voile de tréou; la brigantine, vue par le côté, décrivait un vaste croissant, et le léger navire roulait majestueusement sur les lames précipitées de la Manche, avec la rapidité et l'impatience d'un croiseur qui cherche sa proie. Il eût été difficile de savoir au juste le point où les deux bâtimens devaient se rencontrer; car la manœuvre inquiète de la chaloupe, qui laissait arriver de plus en plus vers le sud, indiquait assez que ceux qui la montaient eussent désiré éviter l'entrevue. Mais le sloop était là, suivant leurs pas comme une ombre, et chaque impulsion nouvelle que le gouvernail imprimait à la chaloupe était répétée par le pilote du croiseur.

C'était le moment décisif : un silence profond régnait à bord des contrebandiers, dont le chef avait reconnu la présence inattendue d'un ennemi qu'il croyait si loin; mais, fortement appuyé à la barre, il suivait toutes les manœuvres du sloop comme un cavalier habile sent sous ses genoux le moindre mouvement du coursier qu'il dompte. Tout-à-coup le croiseur mit en travers : les focs, dirigés dans le lit du vent, s'agitaient en frappant les poulies de leurs écoutes sur l'avant du navire; la voile carrée, rejetée sur le mât, fut carguée à moitié pour faciliter la manœuvre, et le capitaine, s'élançant sur les haubans, afin de mieux distinguer l'intérieur de l'embarcation suspecte, saisit son porte-voix. « O hé! de la barque; qui êtes-vous? — Pêcheurs de Dieppe, répondit le pilote avec un accent normand affecté, pêcheurs de Dieppe! — Le nom de la barque? — *L'Eclipse*, répondit la même voix. — Feu! et coulez les contrebandiers, cria le capitaine du sloop en sautant sur le pont : ce sont des imposteurs; *l'Eclipse* a coulé hier sur la barre de Calais; pointez dans les voiles, et démâtez. »

L'ordre fut promptement exécuté; mais les intrépides matelots de la chaloupe avaient tourné vent-arrière, n'offrant plus au canon du sloop que l'étroite largeur de leur embarcation. Le boulet arracha l'aviron des mains d'un des matelots, coupa un hauban du bas-mât, et, ricochant sur la tête des vagues comme un poisson volant, alla tomber à cent pas en avant du beaupré. Alors commença une chasse acharnée. Le smogleur, avec ses voiles hautes et pointues tournées des deux côtés en dehors du pont, aidé de ses six avirons, volait sur l'Océan avec la rapidité d'un yacht de Londres que le courant emporte sous le pont de la Cité.

Le sloop, de son côté, poussé par son immense brigantine et les voiles groupées au sommet de son mât incliné en arrière, suivait de près l'objet de sa chasse.

On eût dit, à chaque fois qu'il courbait une vague sous son taillemer, que d'un bond il allait dévorer la frêle embarcation; mais, peu à peu, le vent tombait, le soleil disparaissait derrière les brumes de l'île de Wight, colorant çà et là les plus hautes lames de la Manche; les lourds avirons du croiseur tombaient dans le flanc des vagues endormies avec un bruit sourd auquel ne répondait que faiblement le sillage de la proue, tandis que les hardis contrebandiers filaient toujours, pleins d'ardeur, encouragés par la voix du chef et la vue de leur ennemi, qui commençait à ralentir sa marche. Les étincelles scintillaient sous la quille, comme l'éclair jaillit sous le pied d'un cheval au galop; et les petites voiles du navire armé, plus élevées que celles de la chaloupe, ressentaient seules l'haleine éteinte de la brise du soir, qui les gonflait en passant, puis elles retombaient flasques et ridées.

C'était l'heure où la fumée du charbon, s'élevant au-dessus des villes anglaises comme un dais de vapeurs, s'y balance jusqu'à ce que la rosée de la nuit ou le souffle du matin la chasse vers l'occident ou la dissolve dans l'air. C'était le calme du soir, où les agrès gémissent, les canons roulent sur l'entrepont : depuis la pomme du perroquet jusqu'au fond de la cale, tout crie et soupire à bord des grands vaisseaux. Cependant les contrebandiers conservaient leur avantage, et l'imprudent croiseur les chassait toujours, quoique de loin, marchant au hasard, ou à peine guidé par le feu qui brillait à l'extrémité du phare de Brighton. Une brise passagère vint à rider la sur-

face de la mer, et enfla les voiles toujours hissées du sloop. La chaloupe feignit alors de ralentir sa marche; mais un boulet de canon brisa cette fois le grand-mât, et sa voile, en lambeaux, couvrit le pont comme un drap mortuaire.

« Maintenant à votre tour, les limiers, cria le patron du smogleur, en sondant à l'avant de sa barque; il en est temps. Comment trouvez-vous le fond de la baie? » Le sloop heurta alors un roc à fleur d'eau, avec une telle violence, que la pointe du mât trembla comme la chaîne d'une ancre que le courant raidit et fait vibrer. Puis un *houra !* partit de la chaloupe des contrebandiers : sortant victorieux du labyrinthe d'écueils où ils avaient attiré le croiseur pour l'y perdre, ils disparurent vers la haute mer.

Au point du jour, ce sloop si brillant, avec ses canons de cuivre, ses sabords peints en rouge, son pont aussi luisant qu'un parquet de mosaïque, n'offrait plus que le triste aspect d'un navire naufragé. Le mât, qu'il avait fallu couper pour relever le bâtiment, était renversé à la traîne; les voiles et les cordages pêle-mêle sur le pont; les chaloupes étaient employées à porter à la côte ce qui pouvait être sauvé de cette horrible catastrophe. La violence du courant menaçait encore d'entraîner ces débris au large; car le sloop avait échoué sur les rocs aigus qui font tourbillonner les eaux de l'Adur à son embouchure, et le capitaine, en élevant un pavillon pour faire signal aux pêcheurs de venir à son secours, pouvait apercevoir, à une distance de dix milles, deux voiles brunes, appartenant à une barque dont la coque avait disparu à l'horizon : c'était celle des contrebandiers, qui gagnaient paisiblement les côtes de France. X.

RECHERCHES HISTORIQUES.

Etat de la marine

AU COMMENCEMENT DU RÈGNE DE LOUIS XVI.

Il existe peu de pays où les plages et les populations maritimes offrent autant de principes de forces navales que celles de la France. La preuve la plus puissante que l'on puisse donner de cette vérité est la rapidité avec laquelle notre marine s'est constamment relevée de tous ses malheurs.

En effet, dès que l'on veut étudier notre passé, on ne voit dans l'histoire de la navigation en France qu'une longue suite de prospérités et de revers, où nos flottes renaissent sans cesse de leurs désastres pour disparaître sans cesse dans des désastres nouveaux. Nous nous élançons tout d'un coup au faîte de la puissance maritime, pour retomber aussitôt et avec la même rapidité que nous nous sommes élevés.

Ainsi, Philippe-Auguste envoie sur les côtes de Flandre une flotte que les chroniqueurs contemporains portent à quinze cents bâtimens; et cette flotte, tour-à-tour battue par la tempête et défaite par l'armée navale anglaise, regagne les ports de France, où elle se dissout et s'anéantit.

Louis XII réunit plus tard des forces maritimes si imposantes, qu'il domine les escadres ottomanes et italiennes sur la Méditerranée, et lutte sur l'Océan avec les flottes anglaises. Le combat de la Manche, où le vaisseau amiral français, le trois-ponts *la Cordelière,* brûle avec l'amiral ennemi, porte un coup désastreux à la puissance navale qu'avait recouvrée la France.

Sous François Ier, une nouvelle flotte surgit soudainement dans le port du Havre. Cette armée, composée de deux cent soixante voiles, va, sous les ordres du connétable d'Annebault, attaquer les vaisseaux anglais jusque dans leurs ports; et, après avoir ravagé leurs côtes, rentre dans son port d'armement, où avec elle s'évanouit encore l'espoir qu'avait pu concevoir la France de ressaisir l'empire de la mer.

Nos flottes, si nombreuses et si constamment victorieuses sous le règne de Louis XIV, ne reparaissent-elles pas aussi formidables sous le règne de Louis XVI, après avoir été détruites par les revers constans du règne de son prédécesseur?

Cette succession constante de décadence et de renaissance n'a-t-elle pas également été le caractère de nos guerres sous la république et sous l'empire? Après les grandes catastrophes de prairial, d'Aboukir et de Trafalgar, ne voyons-nous pas notre marine, restaurée par vingt années de paix, ouvrir pour notre pays un nouvel avenir de puissance navale?

Il ne sera pas, nous l'avons pensé, sans intérêt pour nos lecteurs, de leur présenter, dans les circonstances où nous place la prépondérance maritime que nous reprenons chaque jour dans l'équilibre européen, le tableau qu'offraient les ports de France à une époque presque identique; de leur révéler, par un aperçu des développemens rapides que prirent nos forces navales au commencement du règne de Louis XVI, les espérances de prospérité qui peuvent aujourd'hui se réaliser pour nos flottes.

C'est par la description du port de Toulon, et par la statistique des bâtimens amarrés dans ses bassins et en construction sur ses chantiers, que nous commencerons le tableau général de nos côtes et le dénombrement des forces qu'elles offraient alors.

TOULON EN 1778.

Le port de Toulon, à cette époque, ne le cédait ni en beauté ni en commodité au port de

Brest. Si, malgré son étendue et la facilité de ses mouvemens, il fut peu occupé relativement à l'activité qui avivait sans cesse ce dernier, c'était à sa position sur une mer peu fréquentée par les flottes, et non aux désavantages de la nature, qu'il fallait s'en prendre.

A moins que des circonstances extraordinaires ne fissent du Levant le théâtre de la guerre, la navigation douce et courte de la Méditerranée n'exige jamais la présence d'armemens considérables. Ce n'était que dans des cas extraordinaires qu'on y équipait des flottes pour des expéditions d'outre-mer. Le contingent de ce port était même alors moitié moindre que celui que l'on armait à Brest; il n'y dépassait jamais le nombre de 25 vaisseaux de ligne.

Lors de l'armement de l'escadre de M. de la Galissonnière, en 1756, temps où il y eut le plus de mouvement à Toulon, durant la guerre navale que la France soutenait alors, le nombre des ouvriers employés dans le port n'était que de 2,340, et celui des ouvriers occupés dans les ateliers, de 1327.

L'espèce de canal que forment, en se rapprochant, les rives de la baie au fond de laquelle Toulon est assis, offre une rade spacieuse et saine aux bâtimens qui viennent y chercher un abri. Ce mouillage n'est pas moins sûrement défendu contre l'ennemi par le canon des deux plages entre lesquelles il faut chenaler pour l'atteindre, que contre les vents par les terres qui le protégent.

Il n'était pas sans exemple que cet accès difficile n'eût été franchi par des escadres ennemies.

En 1758, l'amiral anglais Boscawen pénétra dans cette anse pour y braver la division de M. Delaclue, et essaya même de brûler deux navires mouillés sur la grande rade. Cette témérité faillit lui coûter sa flotte; ses vaisseaux étant tombés en calme plat dans cette position critique, ils furent contraints de se faire touer pour se soustraire au feu des batteries, dont les boulets criblèrent leurs préceintes et qui les eussent infailliblement coulés.

Le port était divisé en deux bassins. Le plus remarquable, soit par ses avantages naturels, soit par ses édifices, était exclusivement affecté aux vaisseaux et aux bâtimens *du roi*, comme l'on disait alors. L'autre était destiné à recevoir les bâtimens du commerce. La construction la plus remarquable parmi tous les monumens de Toulon était, sans nul doute, le quai pour les travaux de l'arsenal.

Les voyageurs, et surtout les savans, ne visitaient point avec une moindre admiration une machine, machine unique, dont, comme le fait remarquer un écrivain anglais qui la visita à cette époque, il n'y avait point d'exemple dans le monde connu, et qui, n'eût-elle eu aucune utilité, n'en eût pas moins fait honneur à l'artiste au génie duquel elle était due.

Nous empruntons à cet écrivain la description qu'il en donne :

« On avait depuis long-temps le projet d'établir une forme, c'est-à-dire un bassin de pierres, communiquant avec des portes qu'on ouvre et qu'on ferme, dans le goût de celles de Brest; on n'avait jamais pu réussir. Feu le machiniste Laurent, envoyé par M. de Praslin, malgré tout son talent, avait échoué, à cause des sources jaillissantes à l'endroit choisi et des frais énormes qu'il en eût coûté pour les dessécher et les détourner. M. de Boynes, qui ne se rebutait pas aisément, donna ordre au constructeur Groignard d'examiner de nouveau la possibilité de l'entreprise. Celui-ci vit qu'il n'y avait pas moyen de l'exécuter par la voie ordinaire; il imagina de construire une forme en bois, de la lancer en mer comme un vaisseau, de l'arrêter en un lieu convenable, de la revêtir ensuite de maçonnerie, et d'y faire des portes.

» On objecta que cette construction serait très-dispendieuse, qu'il y faudrait de bois de quoi construire deux vaisseaux. M. de Boynes, ami des nouveautés, curieux d'illustrer son ministère par quelque invention brillante, ne fut pas touché de ces considérations, et adopta avec empressement l'idée de Groignard. Elle est déjà très-avancée; elle fait l'admiration des marins des diverses nations qui viennent la visiter; elle sera, à ce que l'on espère, en état de recevoir au mois d'août un vaisseau de 74, qui a besoin d'un radoub considérable.

» Cette belle imagination doit nous faire envie, et ce Groignard était digne de naître Anglais.

» Toulon, 15 mai 1778. »

FORCES NAVALES DE TOULON EN 1778.

Ce coup-d'œil rapide, jeté sur l'aspect qu'offrait alors ce centre de nos armemens militaires sur nos côtes méridionales, n'a été admis dans cet article que comme accessoire du tableau que nous voulons tracer des forces navales qui se trouvaient alors sur sa rade, dans son bassin ou dans ses formes.

L'effectif de la marine française sur ce point s'élevait alors à 22 vaisseaux de ligne, parmi lesquels on en remarquait 3 de 80 canons et 11 de 74; à 14 frégates, 2 corvettes, 4 chebecs et 1 barque.

Les bâtimens prêts à prendre la mer étaient divisés en deux escadres : celle aux ordres de M. le comte d'Estaing, forte de 12 vaisseaux de ligne et de 5 frégates; celle de M. de Fabry, composée de 5 vaisseaux, 4 frégates, 4 chebecs, 2 corvettes et 1 barque.

Avant de parler des navires en construction, en armement et en radoub, nous allons examiner successivement les différens navires qui composaient ces deux divisions. L'escadre du comte

d'Estaing, comme la plus considérable et comme celle d'ailleurs qui quitta la première le port d'armement, s'offre d'abord à nos remarques.

Les 12 vaisseaux de cette flotte étaient : *le Languedoc, le Tonnant, le César, le Zélé, l'Hector, le Guerrier, le Marseillais, le Protecteur, le Vaillant, la Provence, le Fantasque* et *le Sagittaire.*

C'était sur le premier que M. le comte d'Estaing avait arboré son pavillon. Ce vaisseau, neuf encore, avait été offert au roi par les États de Languedoc. Il ne portait originairement que 80 canons; mais M. d'Estaing, trouvant que les développemens de ce beau navire comportaient une plus forte batterie, avait porté son armement à 90 bouches à feu. On craignit long-temps qu'il ne s'arquât sous cette surcharge.

Le Tonnant, commandé par M. Breugnon, chef d'escadre, était un vieux bâtiment qui allait faire sa dernière campagne. Ce vaisseau, commandé par M. le chevalier de Beaufremont en 1756, avait fait partie de l'escadre d'observation qui, sous les ordres de M. de Conflans, fatigua quelque temps l'ouvert de la Manche par ses inutiles bordées. Il passa en 1757 dans la mer Caraïbe, où il fut l'amiral d'une division de 5 vaisseaux. En 1759, il prit part au combat du maréchal de Conflans.

Le César, de 74, était un vaisseau dont cette campagne allait ouvrir la carrière militaire. Il était monté par M. de Broves, chef d'escadre.

Le Zélé, percé de 74 sabords, et commandé par M. Barras de Saint-Laurent, avait fait toute la dernière guerre.

L'Hector, qui portait le même nombre de pièces en batterie, avait été mis en armement en 1756 sous les ordres de M. de Velazzel. Après avoir servi quelque temps dans la flotte de M. de La Galissonnière, il s'était rendu à Louisbourg, sous le commandement de M. du Revest; il avait enfin fait partie de l'escadre de M. de Bompar, qui croisait en 1756 dans les débouquemens des Antilles.

Le Guerrier, de 74, commandé par M. de Bougainville. Ce vaisseau assista tour à tour au combat de M. de La Galissonnière et à celui de Lagos. Dans la première rencontre, il était commandé par M. Maussiac, chef d'escadre; dans la seconde, il était monté par le capitaine de Rochemore. Cet officier ayant trouvé prudent, après la première attaque, de profiter de la nuit pour gagner Lisbonne, affaiblit par cette désertion l'escadre de M. de La Clue, contre-temps qui concourut à sa défaite.

Le Marseillais et *le Protecteur*, tous deux armés de 74 bouches à feu, en étaient à leur première campagne comme *le Languedoc* et *le César*. Une circonstance, que n'avait pas laissé échapper l'esprit caustique de nos marins, avait commencé par une célébrité comique la réputation du *Protecteur*. Ce vaisseau, en équipement en 1773, lors des mouvemens qui semblaient nécessiter l'intervention de nos bâtimens, reçut, au grand mécontentement de son état-major, l'ordre de désarmer au moment où il se disposait à gagner Brest. La cause de ce grand mécontentement se trouva peut-être moins dans l'inutilité des frais de l'armement faits par les officiers, que dans la perte que leur causa la quantité de savon, huile, vin, faïence, pommade, dont ces messieurs avaient fait une ample pacotille. Les officiers du Levant, en bons confrères, vantaient tout haut les talens supérieurs de leurs camarades du Ponant, pour remplir et arrimer un vaisseau.

Le Vaillant, portant 64 pièces d'artillerie, était commandé par M. le capitaine de Chabert. Ce vaisseau avait tour à tour servi dans l'escadre de M. du Revest et dans celle de M. de Bompar.

La Provence, de 74 canons, et *le Sagittaire*, armé seulement de 50, montés l'un par le capitaine Michels de Champorin, l'autre par le capitaine d'Albert de Rions, avaient fait tous les deux partie de l'expédition de Tunis en 1770. M. Roves, chef de la division, avait placé son pavillon au mât de *la Provence; le Sagittaire* était commandé par M. de Faucher.

Le Fantasque avait 64 bouches à feu en batterie et M. le chevalier de Suffren pour commandant. *Le Fantasque*, qui faisait partie en 1759 de l'escadre de M. de La Clue, en avait été séparé avant le combat de Lagos. Son capitaine en cette circonstance avait été M. de Castellon.

Les frégates de cette escadre étaient au nombre de cinq, toutes portant une batterie de 26 pièces de canon. C'étaient *la Chimère*, commandée par le capitaine de Saint-Cezaire; *l'Engageante*, montée par M. le chevalier de Gras-Preville; *la Flore*, capitaine M. Castellane-Majastre; *l'Aimable*, aux ordres du lieutenant le chevalier de Saint-Côme; *l'Alcmène* enfin, sous le commandement du chevalier Bonneval.

Parmi ces embarcations, presque toutes sur leur première brai, une seule jouissait de quelque célébrité qu'elle devait à une expédition scientifique : *la Flore*. Cette frégate, commandée par M. Verdun de La Cresne, était partie de Brest en 1771 avec quelques physiciens chargés de constater la précision des pendules pour le calcul des longitudes. Ce bâtiment, après avoir parcouru une partie de la côte d'Afrique, après s'être montré tour-à-tour dans les Antiles et sur le banc de Terre-Neuve, revint à Brest après une course de six mois. Les pendules de MM. Berthoud et Leroi avaient donné les résultats les plus exacts.

ESCADRE DE M. LE CHEVALIER DE FABRY.

L'escadre de M. le chevalier de Fabry, bien que composée de presque autant de voiles que celle de M. le comte d'Estaing, était loin pour-

tant de présenter une ligne aussi formidable; forte de 16 voiles, elle ne comptait que cinq vaisseaux dont deux seulement de 74. C'étaient *le Destin*, sur lequel flottait le pavillon amiral, et *la Victoire*, commandée par le capitaine Albert de Saint-Hippolyte. Ces deux vaisseaux n'avaient encore fait aucune campagne.

Le Hardi, dont chaque flanc offrait 64 sabords, était sous les ordres de M. Leroi de La Grange. Ce vaisseau avait été mis à l'eau en 1750. Bâti à Rochefort par le constructeur Morineau, il était destiné à subir un concours de chances malheureuses qui ne lui permirent de quitter le port qu'en 1757. Il transporta à la Martinique M. de Beauharnais, nommé gouverneur-général aux Iles du Vent.

Le Lyon, de 64, capitaine de Boades. Ce bâtiment était entré dans l'escadre de M. de La Clue, sous le commandement de M. Turgis, après avoir servi, dans la flotte de M. de La Galissonnière, sous les ordres de M. le marquis de Saint-Aignan.

Le Caton, du même nombre de canons, était un vaisseau neuf qui, pour la première fois, allait prendre la mer, commandé par M. le chevalier de Coriollis d'Espinousse.

Les frégates étaient au nombre de trois; la batterie de chacune était armée de 26 canons.

La Sultane, capitaine le comte de Framont, et *la Pléiade*, aux ordres de M. Martilly de Chautard, n'avaient encore fait que quelques croisières dans le Levant et quelques courses contre les pirates barbaresques.

La Gracieuse, tour-à-tour commandée par M. Marquisan et M. Pelet-Mesquenil, avait successivement combattu dans l'escadre de M. de La Galissonnière et dans celle de M. de La Clue. Son capitaine était M. de Vialis.

Les chebecs *le Séduisant*, *le Singe*, *le Renard* et *le Caméléon*, armés chacun de 20 canons de 8 livres de balles, n'avaient encore été employés que dans des croisières et dans des stations. Ces embarcations étaient commandées par les lieutenans de Montgrand, Barbazan, de Vintimille et le comte de Forbin.

Les corvettes *la Flèche* et *la Sardine*, aux ordres de MM. les lieutenans de Mortemar et de Massac, n'avaient pas acquis une plus grande célébrité.

L'escadre était enfin complétée par la barque *l'Eclair*, forte de 18 pièces d'artillerie et commandée par le lieutenant de Flotte.

Telles étaient en 1778 les forces actives qui pouvaient sortir du port de Toulon. Trois vaisseaux et deux frégates, alors en construction, ne pouvaient être mis à l'eau avant la fin de l'année: c'étaient *le Triomphant*, percé de 80 sabords; *le Héros*, de 74; *le Jason*, de 64; *la Magicienne* et *la Précieuse*.

Le Souverain et *la Bourgogne*, vaisseaux de 74, qu'avaient fort endommagés les fatigues et les combats de guerre précédens, avaient besoin d'un radoub complet avant de pouvoir reprendre la mer. *L'Aurore*, frégate armée de 26 pièces, avait également besoin de longues réparations.

Enfin, *l'Attalante* et *la Mignonne*, frégates de 26, aux ordres, l'une de M. le baron de Durfort, l'autre de M. le baron de Cohorn, complétaient le nombre des navires que possédait le port de Toulon. Ces deux frégates avaient déjà servi sous MM. d'Appede et d'Arbaud, dans l'expédition envoyée en 1770 contre le dey de Tunis.

FULGENCE-GIRARD.

GÉOGRAPHIE.

L'île de Bas.

L'île de Bas, située dans la Manche, sur la côte septentrionale du département du Finistère, a une lieue de longueur et à peu près la moitié de largeur. Une terre sablonneuse, aride, pierreuse; une végétation pauvre et toujours flétrie; pas d'arbres; des fougères, des mousses, de maigres pâturages nourrissant à peine les bestiaux qui les paissent: voilà le sol et les productions de Bas. Une surface découverte, inégale, mais dont le point le plus élevé n'atteint pas 60 pieds au-dessus du niveau des flots; de tous côtés des rochers pour rivages, et des vagues mugissantes, impétueuses, qui se brisent à leur pied: voilà sa configuration. Un village, deux hameaux, de pauvres champs, six à sept cents personnes: voilà sa statistique. Des hommes au teint have, à la physionomie sauvage, à l'accoutrement grotesque, et qui sont tous marins; des femmes basanées, à jupon court, à coiffure bizarre, qui travaillent péniblement la terre ou pêchent avec de longs râteaux le goémon que le flux apporte sur la côte, si elles ne ramassent pour se nourrir des lépas parmi les cailloux; des gens ignorans, ne sachant pas lire, sans idée des arts les plus simples: tels sont ses malheureux habitans. Leur industrie, qui est très-bornée, leur travail, leurs fatigues de la nuit et du jour, suffisent à peine à leur subsistance. Qui croirait que tant de pauvreté tenta la cupidité des Anglais! Ils ravagèrent pourtant cette île infortunée en 1388. Et alors elle n'était guère moins misérable qu'elle ne l'est à présent; ce qui n'empêchait pas le clergé breton d'y percevoir la dîme et la douzième gerbe.

C'est au sein de cette âpre nature qu'il faut chercher l'homme approchant de l'état primitif de la société. Les Basois forment une tribu qui vit comme en famille. Leurs mœurs sont austères et empreintes de la sévérité du climat. Tout à leur travail, ils vivent sans ambition, sans bri-

gue, sans procès et presque sans haine. Les jeux, le chant, la danse, sont pour eux des amusemens inconnus. Le manque général d'imagination rend leurs idées d'une simplicité remarquable ; mais pour ne pas s'étendre au-delà des bornes de leur solitude, elles n'en sont pas moins justes sur ce qui touche à leurs intérêts. Ils n'ont conservé même en ce qui concerne leur île, aucune notion des superstitions du passé, qu'il faut apprendre ailleurs; et les contes de fées, de sorciers, de revenans, récits fabuleux si répandus chez leurs voisins, sont absolument ignorés d'eux. Le christianisme ne pénétra que fort tard parmi ces épaisses gens. On dit que ce fut vers le milieu du XVIIe siècle que leur apôtre, Michel Noblet, leur en inculqua les premières notions. Peut-être leurs pères l'avaient connu; mais négligé dans ce coin de terre isolée, il se serait perdu peu à peu pendant le moyen-âge, et le laps du temps en aurait effacé toutes les traces.

La manière d'être grossière et un peu farouche des Basois offre mille attraits à l'observateur : en même temps qu'il fait des vœux sincères pour qu'elle s'améliore et que l'éducation vienne avec son flambeau dissiper tant d'ignorance, il trouve un charme secret à contempler cette agreste peuplade en désaccord moral avec le reste du monde. J'avoue que ce n'a pas été sans plaisir, sans émotions vives, que j'ai parcouru en solitaire ces rochers brisés, cette nature orageuse, enfin ce désert constamment battu par les vents et les flots.

L'île de Bas, selon la tradition et les légendaires, est illustrée par le long séjour qu'y fit S. Pol, patron de l'ancien diocèse de Léon. Ce merveilleux personnage fit une myriade de miracles en Angleterre, sa patrie, comme de changer des grains de sable en rochers, de sécher des lacs, d'empêcher le cours des marées, etc. Quand au VIe siècle il vint à Bas en marchant sur la mer, plus habile en cela que S. Germain le Normand, qui ne put traverser la Manche que monté sur une roue, le comte de Guitur était gouverneur de l'île, et Pol, pour lui donner un échantillon de ses capacités, guérit des malades, des boiteux, des infirmes de toutes les espèces, en leur donnant simplement un coup de bâton sur les reins. Il fit plus encore : le gouverneur convoitait une cloche d'argent qu'avait le roi d'Angleterre ; Pol la fit avaler par un hareng, et le poisson vint la vomir sur le rivage de Bas. Cette cloche, mise en branle par le saint, ressuscitait les morts, faisait taire les flots, calmait les orages et procurait le beau temps.

Alors un épouvantable dragon de 100 pieds de longueur ravageait l'île et dévorait les hommes et les bêtes : Pol, nouveau Thésée, résolut de combattre cet autre minotaure. Il s'approche avec audace de l'antre habité par le monstre; celui-ci, à la voix qui le défie, sort de sa caverne en poussant des sifflemens aigus, en obscurcissant le jour du souffle empesté que vomit sa gueule écumante : le saint se jette sur lui, le terrasse, le lie de son étole, l'étouffe, et d'un coup de sa baguette le précipite dans le gouffre de la mer.

Guitur, homme généreux, le récompensa de ses services en lui donnant son palais, qui fut sur-le-champ converti en monastère. Mais on y manquait d'eau. Le thaumaturge, comme autrefois Moïse, frappa la terre avec son bâton, et en fit jaillir une source abondante. Elle porte encore aujourd'hui le nom de *Fontaine-Saint-Pol :* c'est la seule de l'île, et elle ne vaut pas grand'chose. — Un saint du poids de celui-ci aurait dû donner mieux.

Tant de miracles du premier ordre lui valurent la mitre et la crosse. Il fut appelé d'une voix unanime à l'évêché d'Occismor, aujourd'hui Saint-Pol-de-Léon, et remplit avec zèle les devoirs de l'épiscopat. Lorsqu'il fut vieux, fatigué du monde, il revint habiter sa solitude de Bas, et y termina ses jours après plus d'un siècle de vie.

Sa mort, continuent les légendes, occasiona de vives disputes entre les paysans de Bas et les citadins d'Occismor ; les uns et les autres prétendaient à l'honneur de posséder son corps : les têtes s'échauffaient, on allait se battre, lorsqu'un dernier prodige vint fort à propos terminer les débats. Les dépouilles du saint s'enlèvent dans les airs au milieu du tumulte, et vont se placer dans l'église d'Occismor, à côté du maître-autel, où on les inhuma. C'est à cette désertion des cendres de Pol qu'on attribue l'ignorance et l'abrutissement des Basois d'aujourd'hui.

VÉRUSMOR.

Naufrage de l'Olympe

AU DÉSERT DE SAHARA.

(Fin.)

Après la lecture de la lettre de M. Quesnel, (citée plus haut), nous prévîmes les maux qui allaient nous accabler : deux cents personnes étaient abandonnées sur une plage stérile, et n'avaient pour toutes provisions, après deux jours d'abstinence, que trois barils d'eau.

Quelques-uns étaient d'avis de retourner au navire ; mais les femmes et les enfans étaient trop fatigués pour faire de nouveau la route, ils auraient infailliblement succombé en chemin; d'ailleurs il eût fallu revenir au bout de quelques jours. Le second nous proposa d'aller lui-même au camp du navire avec six hommes, pour y chercher des vivres; mais nous le suppliâmes de rester avec nous : son courage et son beau caractère nous inspiraient une confiance sans bornes, et notre malheur nous eût semblé plus

grand s'il nous eût abandonnés. Cinq hommes des plus robustes s'offrirent à lui pour ce voyage; ils partirent en promettant de revenir avec des vivres et de l'eau pour soulager nos souffrances.

Ils se mirent en chemin au coucher du soleil, pour jouir de quelques momens de fraîcheur. L'un d'eux, nommé Hens, harassé de fatigue et épuisé par la soif, ne pouvant plus suivre ses compagnons, s'arrêta pour se reposer; les autres continuèrent à marcher, croyant qu'il ne tarderait pas à les suivre : mais on n'a plus revu cet homme, quelques recherches que nous ayons faites pour découvrir sa retraite. Égaré, il aura été surpris par les Maures, quoiqu'il fût armé d'un fusil à deux coups, ou bien il sera tombé dans un des précipices qui bordent la route.

La nuit se passa assez tranquillement; tout le monde était à son poste. Vers six heures du matin, on vint nous prévenir qu'un enfant venait de mourir, de faim sans doute. On l'inhuma dans un trou que nous avions fait inutilement dans le sable pour y chercher de l'eau.

La rosée du matin tombait abondamment. M. Caubrière nous fit étendre tout le linge que nous avions, afin de recueillir cette manne précieuse; ce moyen réussit, à notre grande satisfaction. Le nommé Pierre accourut vers nous avec de l'eau qu'il avait extraite de son linge en le tordant. Cet homme avait donné la veille quelques signes d'aliénation, attribuée à une longue exposition au soleil brûlant de cette contrée. Sa joie était si exaltée, qu'il devint fou sur-le-champ. Il fut pendant deux jours dans un état affreux et difficile à dépeindre. Nous pouvions à peine le contenir; il avait déchiré tous ses vêtemens, et, dans un état de nudité complète, il courait çà et là sur le rivage, en faisant mille extravagances. Plus de vingt fois il se jeta à la mer; il en fut toujours retiré par M. Caubrière. Enfin, le troisième jour, il nous échappa et disparut. Malgré toutes nos recherches, nous ne pûmes savoir ce qu'il était devenu; plusieurs passagers ont dit l'avoir vu s'enfoncer dans l'intérieur (1).

Toute cette journée se passa comme la nuit précédente, dans les tortures de la soif et de la faim.

Le lendemain, 26 octobre, fut plus pénible encore. Nous usâmes du même stratagème que la veille pour avoir de l'eau; mais la rosée ne tomba pas. Il y avait déjà cinq jours que nous n'avions mangé, et les femmes et les enfans mouraient d'inanition!

Un chien, compagnon fidèle de nos infortunes, nous avait suivis du bord, et languissait étendu sur le rivage; la crainte qu'il ne devînt enragé nous fit résoudre à le tuer. A peine fut-il mort, qu'on le regarda avec des yeux de convoitise. M. Caubrière le coupa en morceaux et le distribua à chacun de nous; en un instant il fut dévoré tout sanglant!!!.... Mon cœur se soulève en pensant à ce mets exécrable.

Quelques heures après ce repas, qui nous parut délicieux, nous aperçûmes une embarcation qui venait le long de la côte, et qui se dirigeait vers nous. D'abord nous crûmes que c'étaient des naturels du pays qui venaient à la pêche dans la baie; mais, en approchant, nous reconnûmes que c'était le canot d'une goëlette espagnole. Le capitaine Quesnel avait rencontré ce navire le soir même de son départ de la baie, et il avait prié le capitaine de nous procurer des vivres; fidèle à sa promesse, il nous envoya douze livres de poisson salé, dont exacte distribution fut faite à l'instant même.

Les matelots espagnols repartirent tout de suite pour aller à bord de *l'Olympe;* mais, en arrivant, l'embarcation chavira à deux encâblures du navire, et ils eurent beaucoup de peine à gagner la terre.

Quelques hommes furent envoyés à la découverte dans l'intérieur pour chercher de l'eau : ils firent inutilement plusieurs trous; le sable était brûlant à plus d'un pied de profondeur.

Ils aperçurent dans le lointain la hutte d'un sauvage, qui prit la fuite à leur approche; comme le jour était sur son déclin, ils résolurent de passer la nuit dans cette cabane, où ils ne trouvèrent pas même de l'eau. Le lendemain matin, ils en repartirent, emportant avec eux quelques ustensiles de chasse et une vieille marmite. En arrivant au camp, le second leur conseilla de reporter ces objets, qui ne nous seraient d'aucune utilité, et dont la soustraction pourrait exciter la colère des naturels; ils obéirent à cet ordre. Ces excursions furent sans résultat, car on ne vit que des loups et des chèvres sauvages dont on ne put s'emparer.

Vers le soir, cinq hommes arrivèrent du camp de *l'Olympe*, apportant du pain et deux bidons de vin. Ils nous apprirent la perte de Hens, et la désunion qui régnait au camp du navire.

Tandis que nous étions en proie aux horreurs de la faim et de la soif, ceux de nos compagnons qui ne nous avaient pas suivis se battaient pour se rendre maîtres des vivres et du vin que le maître d'équipage était chargé de surveiller, et se livraient à tous les excès de l'intempérance.

Le 27 au matin, nous reçûmes encore des vivres du bord; ceux qui s'étaient chargés du vin l'avaient bu en chemin. Ce secours nous fut inutile. Nous prîmes alors le parti le plus sûr; ce fut d'aller nous-mêmes chercher du vin et de l'eau. M. Caubrière partit vers onze heures du matin avec douze hommes; ils arrivèrent au

(1) Un fait semblable est rapporté par M. Cochelet, dans le récit du naufrage de *la Sophie*. Un des passagers de ce navire se promenant le matin, à l'ardeur du soleil, tomba subitement en démence; un égarement inconcevable s'empara de lui. Au milieu d'affreuses convulsions et de souffrances inouïes, ce malheureux, n'écoutant que son désespoir, échappa à ses camarades, et courut se briser la tête contre une muraille.

camp de *l'Olympe* avant le coucher du soleil.

Ils rendirent compte de la position où nous nous trouvions, ce dont on fut très-étonné, attendu la quantité de vin et d'eau qui nous avait été envoyée. On remplit des bidons et des barils, et on repartit sans délai. M. Caubrière revint au camp à une heure après minuit; son arrivée fut pour tout le monde un vif sujet de joie.

Au point du jour, on fit une distribution de pain, de vin et de fromage; il nous arriva encore de l'eau et du vin, ce qui nous permit de faire une seconde distribution vers le soir.

Le 29 se passa sans événement remarquable.

Le 30 fut le jour de notre délivrance. Le second monta sur une petite hauteur qui dominait la mer, à l'extrémité de la pointe où nous étions campés; il découvrit bientôt à l'horizon quatre goëlettes mouillées au large. Il descendit promptement nous apporter cette nouvelle. Tout le monde courut sur la hauteur; nous vîmes sept embarcations qui se dirigeaient de notre côté, et nous reconnûmes le capitaine Quesnel.

Lorsqu'elles furent arrivées à terre, on concerta sur les moyens les plus prompts d'embarquement; et, tout étant disposé, on expédia, dans un premier voyage, les femmes et les enfans. Le capitaine resta à terre jusqu'au retour des embarcations, qui ne tardèrent pas à revenir, et qui prirent encore des passagers et le capitaine. Huit hommes seulement et le second ne purent s'embarquer; ils se mirent en route pour retourner au camp de *l'Olympe*, où les goëlettes devaient les recevoir avec le reste des passagers.

Les goëlettes appareillèrent dans la nuit, et vinrent mouiller à deux lieues au large de *l'Olympe*. Dans la matinée, les embarcations abordèrent à la roche où le capitaine s'était embarqué la première fois. Les Espagnols ne voulurent pas nous laisser emporter les effets que nous avions sauvés; ils forçaient les passagers, au fur et à mesure qu'ils s'embarquaient, à laisser leurs paquets, de crainte, disaient-ils, de trop charger les embarcations. Mais ce n'était qu'un prétexte pour s'en emparer; car tout ce qui avait été sauvé du naufrage fut mis dans la dernière chaloupe, et, malgré toutes nos réclamations en arrivant à bord, ils ne voulurent pas nous le rendre.

Les embarcations ne pouvant prendre tout le monde dans un seul voyage, quarante-deux hommes restèrent sur le rivage. Dans la nuit, deux goëlettes firent voile pour les îles Canaries.

Le lendemain, 1er novembre, vers sept heures du matin, les chaloupes revinrent à terre. Ceux qui les montaient se mirent en chemin pour venir nous trouver; mais à peine eurent-ils marché pendant cinq minutes, que nous les vîmes retourner en toute hâte à leur bord et prendre le large. Cette fuite était causée par l'arrivée d'une bande de Maures, qui s'avançaient vers notre camp.

Arrivés à l'endroit indiqué, nous fîmes signe aux Espagnols de venir promptement nous chercher; ils abordèrent enfin. Là une altercation très-vive s'éleva entre M. Caubrière et le capitaine Antonio, qui ne voulait pas laisser embarquer avant qu'on eût été chercher, pour lui être remis, un hunier qui nous avait servi de tente auprès du navire. Le second, voyant l'obstination et la rapacité de cet Espagnol, se détermina à y aller avec quelques passagers, malgré le danger qu'il courait en s'exposant au milieu des Maures, qui étaient déjà en grand nombre sur le rivage : « Allons, mes amis, — dit M. Caubrière, — marchons : il vaut peut-être mieux périr de la main d'un Maure, que d'être sauvé par celle d'un Espagnol! » Ces mots, prononcés avec un ton fier et le sentiment d'une vive indignation, décidèrent le capitaine à nous laisser embarquer.

En abandonnant cet affreux désert, nous avions à déplorer la perte de huit de nos compagnons d'infortune.

Arrivés à bord des goëlettes, on appareilla et on fit route pour l'île de Ténériffe, où nous arrivâmes le 8 novembre.

Le consul français pourvut à nos premiers besoins. Il fréta un navire anglais pour nous transporter à Marseille, où nous fûmes débarqués dans un état complet de dénûment.

La nouvelle de notre naufrage se répandit bientôt dans la ville; tous les habitans s'empressèrent de nous tendre une main secourable. M. le maire nous fit donner des vivres et des logemens, et ouvrit, en notre faveur, une souscription qui, en deux jours, s'éleva à 4,000 fr. Cette somme fut distribuée avec une grande équité.

Je ne terminerai pas ce rapport sans me justifier auprès de mes lecteurs de la prévention défavorable qu'un moment d'exaltation a pu faire naître dans leur esprit contre le capitaine Antonio.

Le capitaine Antonio s'est montré généreux en envoyant son canot à notre secours, et en nous donnant des provisions. La manière amicale avec laquelle il accueillit le capitaine Quesnel et les enfans qui furent envoyés à bord de sa goëlette, sont des titres assez grands à notre reconnaissance pour nous faire oublier un moment d'erreur.

L'empressement que je mets à lui rendre la justice qu'il mérite est le plus sûr garant de la sincérité de ma narration.

Quant au brave et généreux Caubrière, je puis me dispenser de faire ici son éloge; il est écrit dans chacune des pages que je viens de tracer.

Le gouvernement lui a accordé une médaille d'or; M. Caubrière méritait mieux... Des hommes de ce caractère savent trouver, dans la conviction intime d'avoir fait plus que leur devoir, le prix d'un généreux dévoûment. Mais pour quels services sont donc instituées les hautes récompenses nationales, si l'étoile de l'honneur ne brille pas sur la poitrine d'un Caubrière? X.

VARIÉTÉS.

—

Capture
D'UN BATIMENT FRANÇAIS
PAR DES PIRATES.

A partir de l'époque où les Européens ont commencé à faire des établissemens en Amérique, la mer des Antilles et le golfe du Mexique ont toujours été le théâtre de nombreuses pirateries; mais c'est surtout après l'émancipation des colonies espagnoles, que l'on vit les pirates pulluler dans ces parages. L'indépendance de ces antiques possessions de l'Espagne n'ayant pas été reconnue de la plupart des Etats européens, il s'ensuivit, d'un côté, que l'on considéra comme pirates leurs bâtimens armés, même munis d'expéditions en règle, et de l'autre, que ces bâtimens se crurent le droit de courir sus aux navires de toutes les nations dont les gouvernemens n'avaient pas prononcé d'une manière formelle la reconnaissance des nouvelles républiques. Traités en forbans, les marins qui les montaient, le devinrent dans toute la force du terme, et leurs déprédations furent souvent accompagnées d'actes d'une atrocité révoltante.

Quant à l'île de Cuba, quoiqu'elle fût demeurée soumise à la métropole, elle fournissait aussi son contingent à la piraterie, soit à l'insu, soit par la connivence secrète des autorités coloniales. La vaste étendue de ses côtes découpées de baies, de havres et de criques, offrait aux pirates de l'île ou des mers voisines une multitude de points favorables pour se réfugier et se cacher, ou pour s'établir en station afin d'épier les bâtimens européens à l'entrée ou à la sortie des ports de la Havane, Sant-Jago, Matanzas, etc. Lorsque Louis XVIII se disposa à envahir l'Espagne pour y renverser le système constitutionnel, le gouverneur de Cuba ferma encore plus les yeux, et dut même considérer comme licite d'attaquer les navires marchands français, bien qu'il ne le manifestât pas hautement, pour que l'Espagne ne parût pas prendre l'initiative des hostilités, et pour ne point arrêter tout d'un coup un commerce profitable à la colonie.

Tel était l'état des choses lorsque le brick marchand français *la Jeune Henriette*, capitaine Le Quellec, arriva de Nantes à Sant-Jago de Cuba, le 15 janvier 1823. En échange des marchandises qu'il avait apportées de France, ce bâtiment prit un chargement de sucre, café, tabac en feuilles et cigares. Il remit à la voile pour Nantes le 4 mars. En outre de l'équipage, il y avait à bord trois passagers : M. Bazelais, l'un des consignataires du bâtiment à Sant-Jago; M. Métayer, ancien officier de marine, et un jeune garçon d'environ douze ans.

Les vents contraires et du gros temps empêchèrent, pendant une douzaine de jours, le bâtiment de faire beaucoup de chemin; le 17, il n'était encore qu'à six lieues à l'est de la Havane, lorsqu'il se présenta au vent deux balaoux. On les prit d'abord pour des caboteurs, et le brick continua tranquillement sa route. Mais celui des deux bâtimens inconnus qui était le plus proche, hissa subitement le pavillon anglais, et tira un coup de canon de gros calibre, dont le boulet traversa la grande voile du brick. L'autre balaou arbora également les couleurs anglaises.

Le brick obéit au signal un peu brutal qui lui était adressé, et mit en panne pour se laisser visiter. Il fut bientôt abordé par un canot rempli d'hommes à figures très-rébarbatives et tous armés de sabres, de poignards et de pistolets. Plusieurs de ces gens descendirent dans la chambre avec le capitaine, et s'informèrent, suivant l'usage, d'où venait le brick, où il allait, et quelle était sa cargaison. Après que le capitaine eut répondu à ces questions, ils lui demandèrent s'il n'avait pas d'argent à bord, et, sur sa réponse négative, ils lui déclarèrent, en jurant et blasphémant, qu'ils étaient pirates.

D'après cette déclaration, le capitaine leur remit tout l'argent qui lui appartenait et deux montres, l'une d'or, et l'autre d'argent. Ils remontèrent alors sur le pont, et le capitaine leur ayant représenté qu'il était Français et devait être traité avec tout le respect dû à un sujet de S. M. T. C., ils recommencèrent à l'injurier, et lui assénèrent plusieurs coups de plat de sabre et de crosse de pistolet. Après l'avoir ainsi maltraité, ils lui ordonnèrent de s'embarquer dans leur canot avec M. Papin, son second, et deux de ses matelots, et les amenèrent sur le balaou. Quand le capitaine Le Quellec y arriva, il reconnut que c'était un bâtiment de 50 à 60 tonneaux, portant un canon de 12 sur pivot, et deux autres petits canons en belle, et qu'il avait un équipage nombreux composé d'hommes de mauvaise mine, et tous armés comme ceux qui étaient dans le canot. Le second balaou paraissait de même force, et se tenait à portée de pistolet du premier.

Le capitaine de *la Jeune Henriette* ayant été amené derrière, on examina ses papiers, puis on lui demanda, à l'aide d'un interprète, s'il avait de l'argent à bord. Il répondit que non. Cette réponse ne satisfaisant pas, on jeta tous ses papiers à la mer, et, en le frappant à coups de plat de sabre, on réitéra plusieurs fois la même question. Voyant qu'il persistait dans sa réponse négative, on le dépouilla de ses vêtemens ainsi que deux de ses gens; on les amarra chacun sur

un canon, et on leur appliqua d'une main vigoureuse des coups de bout de corde, en s'arrêtant par intervalles pour leur demander s'il y avait de l'argent à bord. On ne cessa qu'au moment où le capitaine était sur le point de s'évanouir. On lui fit boire un verre d'eau et on réitéra la question concernant l'argent ; il protesta, ce qui était vrai, qu'il n'en possédait pas d'autre que celui qu'il avait livré. On recommença à le fustiger de la manière la plus cruelle, et enfin on lui passa une corde au cou, déclarant qu'on allait le pendre s'il ne révélait pas où était l'argent du brick. Cependant sa résignation parut décontenancer les pirates, qui lui détachèrent la corde du cou et le jetèrent à fond de cale.

Ce fut au tour de M. Papin; mais ce jeune homme, ou moins courageux, ou peut-être mieux informé que son capitaine, n'eut pas plus tôt reçu cinq ou six coups, qu'il avoua qu'il y avait à bord du brick un sac de 480 piastres (plus de 2,500 fr.) appartenant à un des passagers, M. Métayer. Le capitaine du bâtiment pirate s'embarqua aussitôt dans un canot avec M. Papin pour se faire remettre cette somme. Ils revinrent ensuite, amenant avec eux le maître d'équipage et deux nouveaux matelots du brick.

A son retour, le capitaine des pirates ordonna de faire monter de la cale le capitaine Le Quellec, que l'on amarra pour la troisième fois sur un canon, et que l'on battit jusqu'à ce qu'il eût perdu connaissance. On le jeta ensuite comme un ballot sur le gaillard-d'avant. Après cela, on fustigea les matelots, pour les obliger à confesser qu'il y avait de l'argent à bord. Les pirates ne pouvant rien tirer d'eux, revinrent à la charge auprès du capitaine. Irrités de sa persistance à nier qu'il y eût, à sa connaissance, de l'argent à bord, ils le lièrent avec un de ses matelots, et se disposèrent à les jeter à la mer. Ce fut en vain: le capitaine, n'ayant pas d'aveu à faire, n'en fit point, et ils l'abandonnèrent encore une fois.

Dans la soirée, on amena les deux principaux passagers. M. Métayer vint derrière et remit aux pirates 66 doublons (plus de 5,000 fr.), qu'il avait encore sur lui. M. Bazelais fut apporté couvert de sang et presque mort par suite des mauvais traitemens qu'on lui avait fait éprouver à bord du brick. Il s'était laissé pendre trois fois plutôt que de livrer son argent; mais le chef des barbares qui l'avaient ainsi torturé, s'étant précipité sur lui comme pour l'étrangler, porta par hasard la main sur l'endroit de son gilet de flanelle où il avait cousu 32 doublons. Cette découverte redoubla la rage des pirates qui, après l'avoir mis presque nu, continuèrent de l'accabler de coups. Quand il eut été transporté à bord du balaou, loin que son état leur inspirât quelque pitié, les pirates lui marchèrent sur le corps, et s'amusèrent à verser de l'eau de mer sur ses blessures.

Les pirates employèrent toute la journée du 18 à piller le brick dont ils enlevèrent le café et la plus grande partie du tabac. Pendant ce temps, leurs victimes jouirent de quelque repos; mais, vers le soir, M. Métayer, qui, depuis qu'il avait livré son argent, n'avait plus été maltraité et était resté avec les chefs de cette bande de brigands, vint précipitamment trouver ses compagnons d'infortune dans la cale où ils étaient restés garottés, et leur annonça qu'on allait les massacrer. Presque au même moment, le capitaine du balaou avec ses officiers et quelques autres de ses gens descendit, et, en proférant les plus effroyables menaces, leur commanda, pour la dernière fois, de déclarer où était l'argent du bâtiment. Ne pouvant tirer d'eux aucun aveu, il fit attacher ensemble le maître d'équipage et un matelot que l'on jeta dans un canot amarré le long du bord, et bientôt deux coups de pistolet se firent entendre. On attacha ensuite dos à dos le capitaine et M. Métayer. Ce dernier, regardant sa mort comme certaine, supplia, au nom de Dieu, le capitaine et M. Bazelais de déclarer l'endroit où était caché l'argent. Mais ceux-ci persistèrent à soutenir qu'il n'y avait plus d'argent à bord et qu'on avait tout pris. Les pirates ne voulurent pas les croire. Après leur avoir attaché des boulets ramés aux pieds, on les descendit dans un canot, et le capitaine ordonna de les jeter à la mer quand le canot serait à quelque distance du balaou.

Pour le coup, ils pensèrent que c'était fait d'eux, d'autant plus que les coups de pistolet qu'ils avaient entendu leur avaient paru l'annonce de la mort des deux premiers qu'on avait arrachés de la cale. A une demi-encâblure du bord, les pirates les saisirent, et, les plongeant jusqu'à mi-corps dans l'eau où ils les tenaient suspendus, jurèrent qu'ils allaient les poignarder et les laisser aller au fond s'ils ne voulaient pas dire où était caché l'argent ; mais que s'ils le disaient, on ne leur ferait aucun mal. Comme il n'y avait réellement plus d'argent à bord, ils ne purent que réitérer leurs protestations à ce sujet de la manière qu'ils imaginaient être la plus touchante et la plus persuasive. Une demi-heure s'étant passée de la sorte, cette dernière épreuve fut jugée convaincante, et on les ramena à bord, où l'équipage et les passagers se trouvèrent encore une fois réunis à fond de cale.

Le lendemain matin, on vint annoncer au capitaine que, quand tout le café serait transbordé, on lui rendrait son bâtiment avec le sucre. En effet, à dix heures du soir, on le ramena avec tout son monde sur *la Jeune Henriette*.

Il y avait alors le long du bord, tant de ce brick que des deux balaoux, une grande quantité de barques du port de deux à huit tonneaux qui étaient venus de la côte de Cuba pour prendre part au pillage, ou pour acheter à vil prix ce

Morel fecit

Desjardins sculp.

Carronade de 12.

L. Garneray pinx.

Desjardins Sculp.

Pêche du Requin

que les pirates avaient enlevé de la cargaison.

Dans l'après-midi du 20, on permit au capitaine de *la Jeune Henriette* de mettre à la voile, et il partit suivi, pendant quelque temps, d'un des balaoux. Avant de l'abandonner tout-à-fait, les pirates lui déclarèrent plusieurs fois que s'il allait relâcher à la Havane et retombait ensuite entre leurs mains, ils ne feraient de quartier à personne. En outre de la meilleure partie de sa cargaison, *la Jeune Henriette* avait été dépouillée de ses canons et de ses menues armes, de toutes ses voiles de rechange, de quelques-unes de celles qui étaient en vergue, de ses ancres et de ses câbles, d'une portion considérable de ses vivres et de tous ses canots.

Les pirates avaient mis à bord du brick deux femmes et un enfant appartenant à des familles aisées de Nassau, île de la Nouvelle-Providence, et deux matelots hollandais du brick *la Minerva*, allant d'Amsterdam à la Havane, et qu'ils avaient pillé et brûlé. Les deux dames avaient été prises sur une goëlette anglaise qui allait de Matanzas à Nassau. Les pirates leur avaient enlevé, outre leur argent et leurs bijoux, tous leurs autres effets, et même une partie des vêtemens qu'elles portaient. On leur avait mis la corde au cou et le poignard sur le sein, pour leur faire déclarer ce qu'elles pouvaient posséder de quelque valeur. Elles ignoraient ce qu'était devenue la goëlette; mais elles croyaient que le capitaine et l'équipage avaient été massacrés. Au bout d'une semaine, *la Jeune Henriette* eut le bonheur d'atteindre la côte des Etats-Uuis, près du port de Savannah, faisant des signaux de détresse qui lui procurèrent les secours dont elle avait besoin.

Les détails ci-dessus sont tirés d'une plainte que M. Bazelais s'empressa d'adresser de Savannah au baron Méchin, qui depuis!.... mais alors, l'un des membres les plus ardens de l'opposition dans la Chambre des députés. M. Bazelais témoignait de l'étonnement de ce que, sur les vingt-deux bâtimens armés qui composaient la station des Antilles, on ne détachât pas une frégate pour stationner à la tête de l'île de Cuba, et que l'on ne chargeât pas quelque autre bâtiment de convoyer nos navires marchands, en les ralliant à mesure qu'ils sortiraient des différens ports de l'île devant lesquels ce bâtiment se présenterait successivement. Il est juste de dire que le département de la Marine eut égard aux observations qui lui furent faites à ce sujet; et, par suite des mesures qu'il prit, notre marine marchande fut efficacement protégée dans ces parages, depuis lors moins infestés de forbans.

J.-T. P.

ARTILLERIE DE MER.

Nouvelle caronade

A BRAGUE FIXE.

La caronade à brague fixe est maintenant l'arme principale de tous les petits bâtimens de guerre depuis la goëlette jusqu'à la corvette inclusivement, et les batteries de gaillards des vaisseaux et frégates ne sont également composées presque entièrement que de caronades d'un calibre énorme par rapport à leur longueur. Fixée invariablement à bord, sans possibilité de recul, la caronade offre le triple avantage de ne nécessiter que trois hommes et un mousse pour son service, de se charger deux fois aussi vite qu'un canon, et de cracher à l'ennemi, s'il est à petite distance, beaucoup plus de fer, comme mitrailles, grappes de raisin, etc.

Dans les désastres de nos dernières guerres, cette arme, connue des Anglais avant nous, fut un grand auxiliaire de destruction, qui couvrait nos ponts de blessés, et fixa ainsi plus d'une fois la victoire incertaine du côté de nos ennemis. Tels sont les avantages de la caronade à brague fixe. Aux yeux de beaucoup d'officiers de marine cependant, ils ne balancent pas, dans certains cas, ses inconvéniens.

En effet, pour fixer sûrement la caronade à bord, en lui donnant un calibre considérable, il fallait que la brague ou cordage qui la retient contre la muraille fût d'une solidité presque incalculable pour pouvoir résister aux chocs violens qu'imprime l'embrasement de la gargousse. Aussi a-t-on vu dans mainte action, et principalement à Navarin, les caronades casser leurs bragues au bout de sept ou huit coups, et devenir des masses de fer presque inutiles sur un pont. On peut juger alors de l'embarras d'un petit bâtiment dont toute la batterie ne se compose que de cette espèce de bouche à feu; aussi s'occupe-t-on maintenant, tout en laissant à la caronade son fort calibre et sa petite longueur, des moyens de la fixer à la muraille, de manière à ce qu'elle cède par le recul à la violence des coups.

La caronade se pointe de haut en bas par le moyen de la *vis* que l'on voit fixée au bouton de culasse, et qui permet d'élever ou d'abaisser cette dernière, à volonté; elle se dirige à droite ou à gauche en introduisant dans les deux petits trous carrés que l'on voit sur la face, à l'arrière de l'affût, le levier de pointage en fer, accroché dans ce moment à la face latérale de ce même affût.

Pour mettre le feu à la caronade ainsi qu'aux canons, on se servit long-temps de boute-feu ou mèche constamment enflammée, au moyen de laquelle on embrasait la poudre qui remplissait la lumière. On adapta ensuite près de cette lumière une batterie à pierre d'abord, puis

à percussion, laquelle était d'un mécanisme très-compliqué, et ensuite laissait encore beaucoup à désirer.

Enfin, M. Jure remplaça cette batterie par un simple marteau ou percuteur, dont les résultats sont fort satisfaisans. Ce marteau, que l'on a représenté rabattu sur la lumière, retombe, en pivotant sur son support, dans une position tout opposée, de sorte qu'en tirant sur le cordon que l'on voit sortir d'un trou du support, l'étoupille fulminante introduite dans la lumière reçoit un choc violent qui embrase la gargousse. Sur vingt coups il en part presque toujours dix-neuf; il n'en partait pas quinze avec les anciennes batteries. Aussi simple qu'ingénieuse, l'idée de M. Jure a été imitée aussitôt par les Anglais; l'amiral *Malcolm*, se trouvant sur la rade des Dunes, avec un de nos bâtimens de guerre munis de ces machines, fut tellement frappé des résultats que donnaient les percuteurs, qu'il en demanda deux à l'amiral français, pour servir de modèle à l'armement de la batterie d'un vaisseau de la marine britannique. JULES L.

TRADITIONS MARITIMES.

QUELQUES Flibustiers célèbres.

MONTAUBAN. — MONTBARS. — GRAMMONT. — MORGHAN (1).

Les Français, sous la conduite d'Enambuc, gentilhomme normand, abordèrent, en 1625, à Saint-Christophe dans le même temps qu'un capitaine anglais, nommé Warner, débarquait dans une autre partie de l'île. Ces deux commandans eurent le bon esprit d'étouffer toute animosité nationale, et de réunir leurs forces pour obtenir de l'ennemi commun, les naturels du pays, la possession des côtes de l'île où ils avaient simultanément débarqué. Les Caraïbes consentirent à leur demande, et s'éloignèrent de leurs nouveaux voisins, qui partagèrent paisiblement le terrain où le hasard les avait amenés.

Ces nouvelles colonies commençaient à fleurir; l'Espagne ne put voir avec indifférence ce commencement de prospérité. Une flotte formidable, destinée contre les Hollandais qui avaient envahi le Brésil, partit d'Espagne en 1630. D. Frédéric de Tolède, qui la commandait, reçut ordre de détruire les établissemens français et anglais à Saint-Christophe. Les colons alliés réunirent leurs forces; mais ils furent battus par un ennemi supérieur en nombre. Ceux qui ne périrent pas dans l'action se réfugièrent dans les îles voisines, surtout à Saint-Domingue, en attendant le moment favorable pour retourner à Saint-Christophe. Les compagnons d'Enambuc se joignirent à quelques aventuriers venus de Dieppe, et qui se livraient avec succès à la course sur les bâtimens espagnols. Ces aventuriers, craignant bientôt d'être inquiétés sur cette côte, cherchèrent quelque île voisine où ils pussent fixer leur séjour et leur industrie. Ils portèrent leurs vues sur *la Tortue*, petite île située à deux lieues de Saint-Domingue; mais les Espagnols, pour empêcher l'exécution de ce dessein, placèrent un poste dans l'île de la Tortue. Cette garnison fut chassée; maîtres de l'île, les aventuriers résolurent d'en faire leur quartier-général. Ces conquérans de l'île de la Tortue ne sont autre chose que les fondateurs et les pères de la Société de nos FLIBUSTIERS, dont les exploits vont se développer sur un théâtre si vaste, et dont les conquêtes passeront bientôt toute croyance. Tels furent, en effet, les modestes commencemens de cette formidable réunion de pirates, qui, d'abord misérables réfugiés sur une côte déserte où leur ambition se bornait à subvenir, par la chasse des animaux sauvages, aux besoins d'une vie ignorée, apparaissent tout-à-coup montés sur des vaisseaux formidables, commandés par des capitaines expérimentés, deviennent la terreur des Espagnols, et remplissent les deux mondes du bruit de leurs exploits presque incroyables. Tels parurent autrefois les compagnons de Romulus, qui marchèrent depuis à la conquête de l'univers. Que manqua-t-il aux Flibustiers pour devenir les Romains du Nouveau-Monde? Rien peut-être, si ce n'est l'ambition.

Nos aventuriers se partagèrent en trois catégories : les *Boucaniers* ou chasseurs, les *Flibustiers* (2), et ceux qui voulurent s'adonner à la culture de la terre, qui furent distingués par le nom d'*habitans*.

La chasse des bœufs sauvages était la principale occupation des *Boucaniers*. Ils portaient à l'excès cette passion. Leur chemise était teinte du sang des animaux qu'ils avaient tués : un simple caleçon de toile, point de bas, un chapeau à rebord abattu sur le devant, une courroie leur servant de ceinture d'où pendaient un sabre fort court et quelques couteaux, un fusil portant des balles d'une once : tels étaient l'habillement et les armes de ces intrépides chasseurs; une meute nombreuse était toute l'ambition d'un Boucanier (3).

La vie des Flibustiers était bien différente.

L'île de la Tortue prit un accroissement rapide. Ils y conduisaient sans cesse des prises : les Bou-

(1) Voir les articles insérés au 1er volume, p. 42 et 161.

(2) Le pavillon des Flibustiers était noir, avec une tête de mort supportée par deux fémurs en croix, brodés en argent. C'était leur drapeau sans quartier. Quand ils l'avaient arboré, il fallait se rendre, sinon tout était impitoyablement massacré.

(3) Leurs mœurs et leurs habitudes ont été développées plus au long dans nos premiers articles.



caniers y apportaient le produit de leur chasse et de leurs excursions sur la côte de Saint-Domingue, et il s'établit entre eux et les navires d'Europe, surtout avec les Hollandais, un grand commerce de cuirs de bœufs, et de tabac, que les habitans cultivaient avec succès. Les colons avaient établi une espèce de gouvernement démocratique; chacun avait une autorité absolue dans sa propriété : l'habitant sur ses terres, le flibustier sur son bâtiment. Dans la vie privée, tout se réglait sur le pied d'une égalité parfaite· Cette bonne administration attira à la Tortue un grand nombre de colons des îles voisines.

Une telle prospérité devait réveiller la jalousie de l'Espagne : la destruction de la colonie naissante fut résolue. L'amiral de la grande flotte des Indes se présenta devant la Tortue en l'absence des Boucaniers, partis pour leur chasse ordinaire, et des Flibustiers, embarqués pour une croisière générale. Presque tous les habitans furent passés au fil l'épée. Une partie se sauva dans des canots et gagna la côte de Saint-Domingue, dont les bois leur offraient un asile. Les Boucaniers et les Flibustiers, de retour de leur chasse et de leur course, réunirent leurs forces, et, sous la conduite d'un capitaine anglais, nommé Willis, rentrèrent en possession de la Tortue, où les Espagnols avaient négligé de mettre une garnison. Cette île fut depuis prise et reprise plusieurs fois par les Espagnols et par les Flibustiers : ces derniers en restèrent enfin les maîtres, et l'accroissement formidable de leur société ôta aux Espagnols toute envie d'agression ultérieure sur cette île, qui devint alors le rendez-vous des aventuriers et des forbans de toutes les nations. Le plus grand nombre des Flibustiers étaient Français; la population de l'île s'accrut rapidement, et, fixant l'attention de la métropole, elle reçut des gouverneurs envoyés par le roi de France. Il s'établit alors une communication et des rapports intimes entre la Tortue et Saint-Christophe; les Français, commandés par l'infatigable d'Enambuc, étaient rentrés de nouveau dans cette dernière île, et y avaient enfin consolidé leur établissement. Ils coururent dès-lors avec une audace incroyable sur l'ennemi commun, les Espagnols, dont les immenses richesses excitaient leur avidité, et contre lesquels les animait encore une haine naturelle et justifiée par tant de persécutions.

Pour l'exécution de leurs courses, ils se formaient en petites sociétés de cinquante, cent hommes et plus. Leur navire était une barque découverte qui les laissait exposés à toute l'ardeur du soleil, et que leur imprévoyance oubliait souvent de munir des objets de première nécessité. Après avoir fait choix d'un chef, ils dirigeaient leur barque vers l'embouchure de quelque rivière, attendant l'arrivée ou la sortie de quelque navire espagnol. Il s'en présentait bientôt. Les Flibustiers approchaient sans hésitation, jetaient le grappin sur l'embarcation ennemie, sautaient à l'abordage, et bientôt elle avait changé de maîtres. Si la barque capturée, ou la leur, avait souffert dans le combat, ils se rendaient dans quelque petite île voisine, et là, ils faisaient réparer leurs navires par les prisonniers. Pendant ce travail ils partageaient le butin.

Lorsque les Flibustiers avaient capturé un fort bâtiment, ils formaient une société nouvelle, armaient ce navire, et se préparaient à une longue course. Les préliminaires de cette expédition étaient imposans. Tout se réglait sur l'honneur, et d'après des statuts auxquels jamais un Flibustier ne manqua. On choisissait un capitaine auquel on jurait obéissance, et ce serment n'était jamais violé. Six Flibustiers, célèbres par quelque brillant exploit, étaient chargés, par élection, de rédiger l'accord pour toute la campagne. Les stipulations signées étaient sacrées : tout était prévu; les devoirs pendant la course, et les droits de chacun dans le partage des prises. Un article qui ferait honneur au peuple le plus vertueux pourvoyait au sort des blessés. Chaque blessure emportait une augmentation de part, en argent ou en esclaves : le nombre de ces derniers allait jusqu'à six pour les blessures les plus graves, comme la perte des yeux ou des bras. Aucun service n'était oublié, aucun malheur ne restait sans soulagement. Si la prise ne suffisait pas pour satisfaire à ces obligations sacrées, la société reprenait sur-le-champ la course, et l'emploi de la première capture était d'acquitter leur dette envers le courage malheureux.

Tous ces préparatifs achevés, ils partent, et donnent la chasse au premier navire signalé. On approche : les armes sont chargées, les sabres et les poignards brillent. Tout-à-coup un silence général a précédé l'attaque : les Flibustiers sont à genoux : ils prient; ils demandent avec ferveur au Dieu de paix, au Dieu des chrétiens, le succès de leur injuste guerre, ou plutôt de leur odieux brigandage. Des vœux religieux à la Vierge immortelle se mêlent aux prières accoutumées. Chose inconcevable! leur cœur ne dément point leur bouche! C'est avec sincérité qu'ils prient, ces farouches forbans, dont les mains, armées de poignards, tracent sur leur front le signe d'une religion de paix et d'amour. Même tableau sur le navire attaqué; même culte, mêmes vœux de part et d'autre. Après la victoire, même cruauté, même dérision inexplicable : un chant de victoire a succédé au combat, et le Flibustier vainqueur insulte à la piété de son ennemi. Les blessés des deux partis réclament ensuite les premiers soins. On se dirige vers la Tortue pour le partage du butin. Un serment solennel est prononcé sur les livres saints, et garantit la fidélité et la probité du Flibustier : pas un denier n'a

été détourné de la fortune publique. On bénit le Ciel d'avoir favorisé la croisière, et on accomplit scrupuleusement les vœux formés avant le combat ou durant la tempête.

Tels étaient les Flibustiers : la valeur et le talent de leurs premiers chefs firent bientôt présager leur puissance future. Ces pirates côtiers, naguère gênés dans leurs faibles et pauvres canots, commandaient alors de belles corvettes, des frégates de 36 canons ; ils affrontaient les plus forts vaisseaux de la marine espagnole. Le gouvernement français ne dédaigna pas de briguer quelquefois le secours des capitaines flibustiers. En 1673, le commandant d'une escadre destinée contre Curaçao requit du gouverneur de Saint-Domingue, d'Ogeron, de lui amener un corps de Flibustiers sur lesquels il comptait pour le succès de son entreprise. Deux ans après, une flotte formidable, commandée par l'amiral d'Estrées, arriva dans les mers d'Amérique pour y détruire les établissemens hollandais de Tabago et de Curaçao. D'Estrées fit aussi un appel aux Flibustiers. Ceux-ci, au nombre de douze cents hommes, montés sur douze bâtimens, se joignirent à la flotte française, sous la conduite du chevalier de Pouancey, gouverneur de la Tortue. Mais la circonstance la plus mémorable fut celle de l'expédition du baron de Pointis contre l'opulente ville de Carthagène, où les Flibustiers se couvrirent de gloire et eurent tout l'honneur du succès.

Les amiraux et gouverneurs français en Amérique étaient sûrs de trouver dans ces terribles forbans de fidèles et puissans alliés. La société des Flibustiers acquit d'incalculables richesses, et quelques-uns eurent la sagesse de les appliquer à l'exploitation des terres. Plusieurs vinrent jouir en France d'une fortune si laborieusement acquise.

La paix de Riswick ayant mis fin aux hostilités, on envoya ordre à Ducasse, gouverneur de la Tortue, de faire cesser les courses des Flibustiers, et d'opérer la dissolution de cette association par la persuasion ou par la force. Les Flibustiers chérissaient Ducasse, qui avait toujours été pour eux un protecteur bienveillant, et qui même avait commandé plusieurs de leurs expéditions. Il procéda à l'exécution des ordres de son gouvernement avec ménagement, mais avec vigueur. Il fit savoir aux Flibustiers que leur désobéissance entraînerait l'intervention des vaisseaux du roi, formant alors la station des Antilles. Cette injonction eut l'effet que Ducasse en attendait : un grand nombre de Flibustiers se firent habitans. Ceux qui ne voulurent point renoncer à leur périlleux métier se réunirent à un établissement écossais, récemment formé dans la province de Darien, près des villes espagnoles de Carthagène et de Porto-Bello. Cette côte était habitée par une de ces peuplades auxquelles les Espagnols avaient donné l'honorable surnom d'*Indios bravos*, parce qu'ils n'avaient jamais pu les dompter.

Cette colonie nouvelle, dans un pays riche et fertile, donna bientôt de l'ombrage aux deux puissances qui avaient le plus d'intérêt à la destruction des Flibustiers. Ils furent obligés de se disperser une seconde fois : les uns gagnèrent d'autres points de l'immense continent américain, entre autres la *Boca del Toro*, ou *Bocator*, contrée située à soixante-dix lieues de Porto-Bello, entièrement habitée par les sauvages indiens, qui accueillirent fort bien leurs nouveaux hôtes. Quelques Flibustiers contractèrent des alliances en ce pays, et ne le quittèrent plus ; d'autres passèrent dans les îles anglaises, où on leur fit un bon accueil. Ce fut avec le secours de ces redoutables forbans qu'en 1655 l'amiral Penn s'empara de l'île de la Jamaïque, appartenant à l'Espagne ; cette belle colonie est restée depuis à l'Angleterre.

Le gouvernement français sentit plus tard que la destruction des Flibustiers était une faute. Le comte de Choiseul-Beaupré, gouverneur de Saint-Domingue en 1710, voulut exécuter le projet de faire revivre la flibusterie. La plupart des Flibustiers qui avaient passé dans les îles anglaises répondirent à l'appel du comte de Choiseul. Ces fiers pirates étaient payés des maux et des persécutions dont ils avaient été victimes par les avances du gouverneur français : leur retour à Saint-Domingue prouva que leur habitude du massacre et du pillage n'avait pas détruit dans leur cœur tout sentiment d'honneur national. Ils se réunirent franchement au gouverneur de Saint-Domingue, qui déjà se proposait de mettre leur dévoûment et leur valeur à l'épreuve par l'attaque de l'île de la Jamaïque. Ce projet aurait été sans doute exécuté avec gloire ; mais la mort de M. de Choiseul arrêta toute expédition militaire de la part des Français (1).

Les Flibustiers renoncèrent insensiblement à leur premier métier, et, sur les offres avantageuses des gouverneurs français, se firent habitans. Cette résolution digne d'éloges fut un grand bien pour la colonie, qui acquérait par cette incorporation un grand nombre de citoyens braves et industrieux, et à l'épreuve d'un climat meurtrier.

Ainsi finit cette singulière société. Cette

(1) Ce digne gouverneur était parti pour la France en 1711, à l'effet de soumettre au gouvernement des vues nouvelles, conçues dans l'intérêt des colonies. La frégate qui le portait fut rencontrée à la hauteur de la Havane par une escadre anglaise. Le brave comte de Choiseul soutint pendant plusieurs heures un combat des plus terribles. Accablé par le nombre, presque tout son équipage fut tué, lui-même fut blessé à mort. Il fallut se rendre, et le comte fut porté à la Havane, où il mourut le 18 mai 1711. Les colons regrettèrent amèrement leur excellent gouverneur : le roi perdit en lui un brave serviteur, dont les talens et les vertus auraient certainement porté très-haut la prospérité des établissemens français dans les Antilles.

loyale renonciation aux courses et au pillage expia une vie pleine de forfaits; et ces hommes extraordinaires, naguère pirates cruels et impitoyables, redevenus habitans paisibles et laborieux, estimés de leurs concitoyens, ont légué un nom pur à leurs descendans. Le souvenir de la fin généreuse de leur société désarmera la sévère postérité, et s'élèvera avec avantage contre la brillante mais criminelle renommée de leurs sanglans exploits.

A cette notice générale nous ajouterons quelques détails particulièrement relatifs aux chefs flibustiers dont les exploits figurent en première lignes dans les annales de cette société.

—

MONTAUBAN.

Ce capitaine, qui commanda pendant vingt ans les courses des flibustiers dans les différentes mers de l'Amérique, commença à se faire connaître par une expédition partie de Bordeaux, en 1691, pour la côte de Guinée. Elle eut un plein succès : Montauban s'empara de la forteresse de Sierra-Leone, munie de vingt-quatre pièces de canon, la fit sauter, et porta ainsi un immense préjudice aux établissemens anglais protégés par cette importante forteresse. Attiré par les succès des Flibustiers dans la Nouvelle-Espagne, Montauban dirigea depuis ses croisières sur les côtes du Mexique, de Caraccas, de Carthagène, de la Floride, et autres encore. Il y fit de nombreuses et riches captures, et vint en faire la vente à Bordeaux et à La Rochelle. En 1694, ayant eu avis qu'un convoi considérable de bâtimens anglais était parti de la Barbade, il alla l'attendre aux Bermudes, attaqua le vaisseau d'escorte, le prit ainsi que deux autres bâtimens du convoi richement chargés, et se dirigea sur Bordeaux. Il prit en route un bâtiment anglais de 16 canons, qu'il vendit à La Rochelle, et arriva à Bordeaux avec ses trois autres prises. Les Flibustiers, ses compagnons d'armes, Français pour la plupart, firent dans cette ville de grandes dépenses, et étalèrent un luxe extraordinaire pour des hommes de cette profession. Montauban, craignant pour ses marins les funestes effets de cette vie voluptueuse, pensa à les en arracher, et recrutant ses équipages affaiblis par la désertion, parmi les jeunes gens du pays, se remit en mer sur une belle frégate de 34 canons, et se dirigea sur la côte de Guinée, théâtre de ses premiers exploits. Il avait déjà pris plusieurs bâtimens de guerre et de commerce, quand il rencontra un fort vaisseau anglais de 52 canons. Montauban, sans hésiter, lui présenta le combat. Les Flibustiers attaquèrent avec tant de succès, qu'après quelques heures d'inutiles efforts l'Anglais amena son pavillon : les gens de Montauban prenaient déjà possession du navire capturé; mais le capitaine ennemi, qui avait l'espoir de se sauver sur la chaloupe, avait disposé une mèche qui mit le feu à la sainte-barbe de son bâtiment accroché à celui de Montauban, et les fit sauter tous les deux. Notre héros se débattit avec courage contre la fureur des vagues, et ranimant l'espérance de quinze ou seize de ses compagnons qui nageaient autour de lui, ils parvinrent à dégager la chaloupe de leur navire, sur laquelle ils s'embarquèrent, voguant à la grâce de Dieu. Après trois jours d'une navigation des plus pénibles, sans avoir pris aucune nourriture, ils vinrent atterrir au cap Corse, sur un point inhabité, où ils ne trouvèrent aucune espèce de vivres. Quelques jours après, ils remontèrent au cap de Lopez; là ils se virent tout-à-coup entourés de nègres, qui, avertis par les coups de canon, étaient venus, selon l'usage, porter des vivres en échange de divers objets ou instrumens de fabrique européenne. Ces nègres appartenaient précisément à une peuplade visitée par Montauban dans son premier voyage : mais, défiguré par ses blessures et par les souffrances de son périlleux voyage, il ne put être reconnu de ses anciens hôtes. Il les pria de les conduire auprès du prince *Thomas*, fils de leur roi, duquel il attendait souvenance et amitié. Le prince, ne le reconnaissant pas non plus, se rappela cependant avoir remarqué une cicatrice sur le corps de Montauban en se baignant avec lui : « Je vais savoir, lui dit-il, si tu es le capitaine Montauban; et si cela n'est pas, je te fais couper la tête. » L'épreuve fut heureuse pour notre flibustier, et le roi de ce pays combla de bienfaits l'ami de son fils. Montauban parcourut les diverses parties de ce royaume, observa les mœurs, les coutumes et la religion de ces peuples, et publia, en 1698, une relation intéressante de son voyage en Guinée.

Des bâtimens portugais vinrent, sur ces entrefaites, au cap de Lopez; Montauban prit congé de ses bons amis les sauvages, s'embarqua avec ses quinze camarades sur un de ces navires, et arriva à San-Thomé. Il passa de cette île à la Barbade sur un bâtiment anglais; mais l'amiral Russel, commandant les forces de S. M. Britannique dans ces parages, blâma fort le capitaine de ce bâtiment d'avoir donné passage à un si redoutable ennemi de la nation, et Montauban fut retenu prisonnier. Peu de temps après, l'amiral le fit relâcher, et il arriva enfin à Bordeaux. Il y vécut quelques années, après avoir renoncé aux courses maritimes, et mourut, en 1700, estimé de ses concitoyens, qui avaient toujours distingué en lui un marin brave et instruit, et vivement regretté de ses anciens compagnons d'armes, auxquels il avait toujours donné l'exemple du courage, de la probité et de la modération.

Nous finirons ce précis par un trait qui prouvera l'héroïsme du caractère de cet intrépide

marin. Montauban commandait une société de Flibustiers, qui s'étaient engagés pour une somme d'argent à escorter un bâtiment espagnol richement chargé. Un de ses compagnons osa mettre en avant la proposition de s'emparer de ce bâtiment sans défense, dont la capture les aurait tous enrichis. Montauban n'attendit pas que les autres Flibustiers répondissent à cette indigne proposition; il demanda sur-le-champ à se démettre de son commandement et à être mis à terre. « Non, s'écria spontanément tout l'équipage, vous ne nous quitterez point. Loin de nous l'horrible perfidie qui vient d'être proposée. Point de traîtres parmi nous : point de trahison; vive le capitaine Montauban! » Une délibération fut ouverte sans délai : on décida que l'auteur d'une si lâche motion serait jeté sur la première côte qui se présenterait, et on jura que dorénavant aucun armement n'admettrait ce marin déshonoré, dont la présence serait une souillure pour toute société de braves gens.

—

MONTBARS.

Parmi les vengeurs que la société des Flibustiers vint offrir aux naturels de l'Amérique et aux premiers colons français, victimes de la férocité espagnole, aucun ne répondit plus dignement à leur attente, et ne remplit mieux cette terrible mission de représailles et de vengeance que le fameux Montbars, surnommé l'Exterminateur. Ce chef flibustier était Français, d'une bonne famille du Languedoc. Dans sa jeunesse il avait lu les Relations de la conquête de l'Amérique par les Espagnols, et des cruautés que ces féroces usurpateurs avaient fait éprouver aux peuples de ces nouvelles contrées. Cette lecture l'enflamma d'une haine violente contre les auteurs de tant de massacres inutiles; et ce premier sentiment, poussé jusqu'à la frénésie, l'entraîna depuis dans la carrière où il pouvait le satisfaire. Sa vocation fut bientôt marquée : la mer lui présentait un vaste champ de bataille, et il vola vers des amis pour ainsi dire prédestinés, les Flibustiers.

Une circonstance fortuite, qui mit en évidence le caractère du jeune Montbars, fut un pronostic de sa destinée future. Dans une pièce jouée par ses camarades de collége, il remplissait le rôle d'un Français, et se trouvait en scène avec un Espagnol qui débitait une longue tirade d'injures contre la France. La fureur transporta Montbars plus loin que la situation dramatique ne l'exigeait: il ne vit plus dans son camarade qu'un de ces Espagnols homicides, tels que son imagination les lui présentait sans cesse. Il se précipita sur lui avec rage, et si on ne le lui eût arraché des mains, son camarade périssait sous ses coups. Montbars, sorti du collége, toujours possédé de sa haine romanesque, se déroba aux intentions de son père qui lui avait ménagé un riche établissement, et alla trouver au Havre un de ses oncles qui armait un navire destiné contre les Espagnols, alors en guerre contre la France. Avec le consentement de son père qui n'avait pu résister à une vocation aussi prononcée, Montbars partit pour la côte de Saint-Domingue, objet de la croisière de son oncle. Là on rencontra enfin, au gré de l'impatient jeune homme, un bâtiment espagnol qui fut sur-le-champ attaqué. On fut obligé de maîtriser la fougue imprudente de l'impétueux Montbars, et son oncle le fit enfermer jusqu'au moment de l'abordage. Notre héros, remis en liberté, s'élança sur le navire ennemi, et à la tête de quelques-uns des siens, le parcourut deux fois d'un bout à l'autre, massacrant impitoyablement tout ce qui s'opposait à son passage. La victoire ne fut pas un instant douteuse; et les Français purent bientôt compter les immenses richesses qui leur tombaient entre les mains. Ils étaient tous occupés de ce soin, excepté le jeune Montbars, pour qui l'or et les diamans n'étaient que de vaines futilités. Attachés sur le pont du navire, ses yeux se repaissent d'un autre spectacle : ils contemplent avec une volupté féroce les cadavres palpitans des Espagnols, victimes immolées par son glaive à la justice céleste; l'aspect de ce sanglant sacrifice est la plus douce, la seule récompense de cette âme ardente que dévore l'enthousiasme de l'humanité, poussé jusqu'à la fureur.

Cette victoire procura au capitaine Montbars la visite des Boucaniers de la côte de Saint-Domingue et de la Tortue, qui vinrent féliciter les vainqueurs, et leur offrir, selon l'usage, des vivres et de la viande fraîche; ils s'excusèrent de la modicité de leurs offres, et alléguèrent la destruction récente de leurs plantations par l'ennemi commun, les Espagnols. « Comment souffrez-vous leur tyrannie? dit vivement Montbars. — Nous ne la souffrons pas non plus, répliquèrent-ils : les Espagnols l'ont déjà éprouvé. Cette fois, ils ont pris le temps que nous étions à la chasse; mais nous allons nous réunir à quelques-uns de nos camarades, plus maltraités encore que nous; et les Espagnols fussent-ils cent fois plus nombreux qu'à l'ordinaire, nous les attaquerons, et nous en viendrons à bout. — Si vous voulez, dit Montbars, je me mettrai à votre tête, non pour vous commander, mais pour m'exposer le premier. » Les cris unanimes des Boucaniers le proclament chef de leur expédition. Elle réussit complètement, malgré la réunion des Indiens, ou naturels de la côte, avec les Espagnols. Dans un des combats que se livrèrent les deux partis, les naturels, fort adroits à lancer leurs flèches empoisonnées, avaient jeté le désordre parmi les Boucaniers. Alors un de ceux-ci, par la plus heureuse inspiration, s'adresse aux Indiens, leur

montre le terrible Montbars monté sur un superbe cheval : « Ne voyez-vous pas, leur dit-il, que Dieu vous envoie un libérateur qui combat pour vous délivrer de la tyrannie des Espagnols? » Les Indiens, frappés de ces paroles, qu'ils regardent comme un ordre céleste, tournent leurs armes contre leurs alliés, et la victoire des Boucaniers est complète.

Montbars rejoignit son oncle qui attendait dans les parages de Saint-Domingue l'arrivée de quelques bâtimens espagnols. Enchanté de la belle conduite de son neveu, le capitaine arma le dernier navire capturé, forma un équipage d'hommes de son bord et d'Indiens qui consentirent à le suivre, et auxquels il donna des armes; le commandement en fut confié au jeune Montbars : celui-ci brûlait de justifier le choix de son oncle, et d'ajouter de nouveaux titres à l'admiration et à l'attachement de ses compagnons; l'occasion s'en présenta bientôt.

La petite escadre française fut surprise quelques jours après par quatre forts vaisseaux de guerre espagnols, qui s'en partagèrent l'attaque. L'oncle de Montbars se défendit long-temps avec un bonheur et un courage inouïs, et fit reculer plusieurs fois ses deux assaillans, qui ne cherchaient qu'à l'aborder. Enfin, accablé par le nombre, il allait succomber : une résolution terrible termina ce combat; c'était le conseil du désespoir; les Français l'écoutèrent, car il arrachait la victoire à leurs ennemis. Le capitaine Montbars, sentant son navire couler bas, laisse approcher les Espagnols; il dirige alors si adroitement ses boulets que les deux vaisseaux ennemis s'abîment les premiers, et entraînent le navire français qu'ils avaient accroché.

La vue du malheur de son oncle, le désir de venger un homme qui leur était cher à tant de titres, doublèrent le courage et les forces du jeune capitaine et de son équipage, et lui firent remporter une victoire presque incroyable. Ils manœuvrent avec tant d'habileté qu'en peu de temps ils coulent à fond un des vaisseaux ennemis et s'emparent de l'autre.

Devenu maître des plus beaux et des plus fins voiliers qu'il y eût alors au monde, Montbars pouvait tenter les plus grandes entreprises. Il fit une descente sur la côte voisine habitée par les Espagnols, exerça les plus grands ravages dans l'intérieur du pays, et se rembarqua, après avoir vengé la mort de son oncle et les pertes des Boucaniers et des Indiens, ses braves et fidèles alliés.

Le reste de la vie de ce terrible capitaine fut digne de cette première campagne. Il devint depuis un des principaux chefs et le héros des Flibustiers, qui marchaient avec enthousiasme sous ses ordres. Jamais exploits plus extraordinaires que les siens n'avaient été offerts à l'admiration de l'Amérique, déjà témoin de tant de faits inouïs. La gloire sanglante, les succès prodigieux de Montbars lui méritèrent un surnom qu'aucun homme ne porta avant lui : surnom donné, sans doute, et par ses ennemis vaincus qui reconnaissaient en lui une puissance surnaturelle, et par les peuplades d'Indiens et d'aventuriers qu'il avait affranchies de la tyrannie castillane. Ces peuplades avaient été jusqu'alors tellement terrifiées et opprimées par les Espagnols qu'elles ne croyaient pas qu'une puissance humaine pût résister à leurs oppresseurs. Espagnols, Français et Indiens savaient que ce Montbars, invincible et sans pitié pour ses ennemis armés, n'avait jamais tiré son glaive contre un adversaire inoffensif : modération inconnue des autres Flibustiers. Ce caractère nouveau et si extraordinaire devait naturellement frapper l'imagination des Espagnols vaincus et de leurs victimes vengées. La terreur et la reconnaissance inspirèrent les uns et les autres : la religion, peut-être, leur dicta l'expression de leur sentiment; Montbars reçut d'eux le surnom d'*Exterminateur*.

—

GRAMMONT.

Ce noble Flibustier avait préludé presque au sortir de l'enfance à sa carrière périlleuse par un duel contre un officier qui l'avait traité en écolier, et qui fut forcé de se battre contre son jeune adversaire. Grammont le blessa de trois coups d'épée, dont l'officier mourut après avoir sollicité et obtenu la grâce de son meurtrier. Grammont entra au service, se distingua dans son régiment, passa dans la marine, et après plusieurs campagnes brillantes obtint le commandement d'une corvette armée en course. Il prit, auprès de la Martinique, un navire hollandais dont la valeur dépassait quatre cent mille livres, le mena à Saint-Domingue, où il perdit au jeu ou consuma dans les plaisirs sa part de cette prise et celle qui revenait à ses associés. N'osant retourner en France, il se fit Flibustier : sa bonne grâce, sa générosité, son désintéressement et une valeur à toute épreuve le firent distinguer des corsaires, dont il devint par la suite un des chefs les plus fameux.

Le début de sa carrière de capitaine flibustier fut une expédition dans le golfe de Maracaïbo. Il prit et pilla plusieurs villes situées sur cette côte du continent américain, entre autres *Gibraltar* et *Torilha*, s'empara d'un grand nombre de bâtimens de guerre et de commerce, et revint à Saint-Domingue après une perte seulement de vingt de ses compagnons. Deux ans après, il fit une autre expédition sur la côte de Cumana contre le port de la Guayra, défendu par une forteresse sous le canon de laquelle plusieurs bâtimens étaient mouillés. Ce fort fut emporté par les Flibustiers, et ils allaient s'emparer aussi de la ville quand ils furent forcés de battre en retraite, sur

l'avis que deux mille hommes accouraient au secours de la place. La troupe de Grammont fut en effet attaquée par ces forces supérieures; quoique blessé, il soutint leur choc avec succès, et opéra sa retraite en emmenant cent cinquante prisonniers, parmi lesquels était le gouverneur de la Guayra. Grammont arriva enfin à Saint-Domingue, où l'attendait un nouveau malheur. Un ouragan jeta à la côte son vaisseau et une prise qu'il avait faite en revenant de cette expédition.

En 1683 les Flibustiers se réunirent, au nombre de douze cents, pour la plus grande entreprise qu'ils eussent projetée jusqu'alors : cet armement s'opéra sur l'appel de deux célèbres chefs hollandais, Vander-Horn et Laurent de Graff, secondés de deux Français, Hodefoi et Jonqué. Les deux premiers furent nommés commandans de la croisière; Grammont, qui venait de perdre son navire et tout ce qu'il possédait, voulut servir comme volontaire. On décida, sur la proposition de Grammont et de Vander-Horn, d'aller surprendre la Vera-Cruz, ville importante située au fond du golfe du Mexique, et qui pouvait être regardée comme l'entrepôt et le magasin de toutes les richesses de la Nouvelle-Espagne. Son port était défendu par la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa, regardée comme imprenable, et bâtie sur une petite île en face de la ville. Nos Flibustiers évitèrent le canon de ce fort en arborant le pavillon espagnol. Ils font leur descente à minuit, égorgent les sentinelles, entrent audacieusement dans la ville, s'emparent du gouverneur, et bientôt après de la forteresse, et, à la pointe du jour, se montrent en armes sur toutes les places publiques. Les habitans et la garnison s'étaient réfugiés dans les églises, où les Flibustiers les tinrent enfermés trois jours sans nourriture. L'évêque d'une ville voisine vint offrir sa médiation entre les Flibustiers et les habitans de la Vera-Cruz; la rançon de ceux-ci fut réglée à deux millions de piastres, dont la moitié fut payée le jour même; l'autre moitié devait être portée le lendemain. Les Flibustiers passèrent la journée à embarquer l'or et l'argenterie, et tout ce qu'ils trouvèrent de précieux en marchandises. Sur l'avis de l'arrivée d'une flotte espagnole de quatorze voiles, ils partirent sur leurs chaloupes, emmenant quinze cents prisonniers, et gagnèrent leurs navires, mouillés à l'île du *Sacrifice*, à quelques lieues au large. La flotte annoncée passa sans les attaquer. Là il fallut décider du sort des prisonniers et des mesures à prendre pour continuer ou finir la croisière. Un conseil eut lieu : les deux chefs se prirent de querelle, et Vander-Horn, blessé par de Graff, mourut le lendemain, laissant sa frégate à Grammont. Cette mort mit fin à l'expédition. Les Flibustiers se partagèrent en plusieurs bandes, et arrivèrent à peu près à la même époque à Saint-Domingue. Grammont avait pris en route un riche bâtiment espagnol.

Peu de temps après cette expédition, un vaisseau anglais fut aperçu croisant dans le canal, entre la Tortue et Saint-Domingue. Le gouverneur l'envoya reconnaître par une barque qui fut fort maltraitée. Alors il fit prier Grammont, dont la frégate mouillait près du Cap-Français, de venger l'affront fait à la nation par cet insolent Anglais. Grammont accepte avec joie, et deux cents Flibustiers se disputent l'honneur de former son équipage. Il arrive sur le capitaine anglais, encore fier du misérable succès de ses canons contre une barque montée de trente hommes, accroche son navire, saute à bord à la tête de ses terribles Flibustiers, et en quelques minutes l'équipage ennemi est passé au fil de l'épée. On sauva la vie au seul capitaine, que Grammont amena au gouverneur de Saint-Domingue, en lui faisant hommage du bâtiment capturé.

En 1685, Grammont et Laurent de Graff s'associèrent de nouveau pour une expédition contre la ville de Campêche. Les Flibustiers, au nombre de neuf cents, montés sur vingt-deux chaloupes, débarquent sans obstacle à quelque distance de cette ville; ils tombent dans une embuscade de huit cents hommes qui sont battus et refoulés vers la place. Le vainqueur y entre à leur suite, y trouve du canon qu'il tourne contre la forteresse, munie de vingt-quatre pièces, dont dix-huit de gros calibre; après neuf heures d'attaque, cette forteresse, abandonnée de la garnison, tombe au pouvoir des Flibustiers. Mais le butin ne répondit point à leur attente : le gouverneur de la province ayant refusé de payer la rançon des prisonniers et de racheter la ville, elle fut livrée aux flammes, et on fit sauter la forteresse. Au moment de leur départ, le 25 août, les vainqueurs brûlèrent pour quatre millions de bois de Campêche, pour célébrer, disaient-ils, la fête du roi : folie éclatante, dont des Flibustiers français étaient seuls capables.

Grammont, de retour à la Tortue après cette expédition qui lui valut plus de gloire que de profit, reçut une marque éclatante de la faveur du gouvernement. M. de Cussy, administrateur de la côte de Saint-Domingue, avait sollicité et obtenu pour lui la place de lieutenant de roi dans cette colonie. Jaloux de justifier ce titre et le choix honorable de Sa Majesté, Grammont arma un navire et partit pour aller venger sur les Espagnols une insulte récente faite aux établissemens français. Mais depuis lors on ne le revit plus, son vaisseau ayant été probablement la proie des flammes ou brisé par la tempête.

La perte de ce brave officier fut vivement sentie de tous les habitans et du gouverneur, qui aurait trouvé en lui un digne collègue dans l'administration et la défense de l'importante colonie confiée à ses soins.

—

MORGHAN.

Morghan fut le plus célèbre des Flibustiers anglais, le digne émule des héros de la Flibusterie. Il prit un grand nombre de villes espagnoles du continent américain. Il commanda, en 1670, une des plus grandes entreprises qu'eussent encore formées les Flibustiers : il réunit une flotte de trente navires, dont quelques-uns étaient armés de vingt-quatre pièces de canon, et portaient près de deux mille hommes, et il conduisit ces forces imposantes à la conquête de l'opulente ville de Panama. Cette ville fut prise, ainsi que les forts qui la défendaient. Les Flibustiers la brûlèrent, en détruisirent les fortifications, et s'embarquèrent, emportant un butin immense, en argent, pierres précieuses, marchandises et munitions de guerre.

Morghan renonça peu après au périlleux métier de capitaine flibustier. Possesseur de richesses considérables, il devint habitant à l'île de la Jamaïque, y acquit de grandes propriétés, et s'y maria honorablement; ses talens lui valurent bientôt une place importante dans le gouvernement de cette belle colonie.

MŒURS MARITIMES.

—

Vœu de deux matelots.

L'incrédulité afflige quelquefois chez les gens instruits; chez les hommes grossiers, elle effraie. Les uns, à défaut de croyance et de religion, peuvent avoir des principes, et la morale publique se trouve au moins rassurée de ce côté; mais chez les autres, toutes les passions sont sans frein, et leur brutalité, qui ne cherche que l'occasion de s'assouvir, en rencontre trop malheureusement la facilité.

On parle beaucoup de la superstition des matelots et de ces vœux puérils que la peur leur arrache souvent dans les momens de danger. Mais on aurait tort de croire, sur les rapports qui ont accrédité l'opinion de la faiblesse que les marins montrent quelquefois devant le péril, que le plus grand nombre d'entre eux sont portés à faire des vœux au moindre événement qui menace leur vie. Presque tous, au contraire, rejettent, au milieu des dangers, toute espèce d'acte timide qui aurait pour objet d'appeler sur eux le secours de la Providence. Un mot plaisant, une saillie impie, une bravade gaie, s'échappe quelquefois de la bouche du matelot qui ne voit devant lui qu'une mort certaine, et qui la brave avec ironie comme s'il ne s'agissait que de se donner une volée de coups de poing avec elle ou de la déconcerter par une boutade.

En 1826, un navire que je commandais se trouva assailli, un jour après son départ de la Martinique, par le terrible ouragan qui bouleversa la Basse-Terre; sur vingt-et-un hommes dont se composait l'équipage, quatorze languissaient dans leurs cabanes, attaqués par la fièvre jaune qui, cette année, avait désolé les Antilles. Ce fut avec une peine extrême qu'avant la tempête nous pûmes réussir à serrer, tant bien que mal, les voiles dont nous voulions nous débarrasser. Quand le vent, devenant très-fort, ne nous eut plus laissé de doute sur les dangers qui nous menaçaient, une circonstance vint ajouter encore à notre embarras : le grand foc, serré sur son bâton, se déferla; et, par l'effet du vent qui fit courir ses bagues sur sa draille, il se trouva hissé : la toile était neuve et forte, et elle battait avec une violence telle, qu'à chaque instant le bâton de foc paraissait près de casser avec la tête du mât de hune, sur laquelle la draille faisait effort. Ce fut en vain, comme on le pense bien, que nous essayâmes à haler bas cette voile dont l'effet était d'autant plus dangereux qu'elle faisait arriver le navire que nous voulions tenir en cape sous son foc d'artimon, le grand hunier ayant été enlevé. J'espérais que le grand foc aurait le même sort; mais, par une fatalité qu'ont éprouvée tous les marins, ce qui devait survenir n'arrivait pas ; la maudite voile résistait.

Un de mes matelots, nommé *La Chaussée*, m'ayant entendu exprimer vivement le désir que j'avais que l'amure du foc partît, me proposa d'aller la couper, et donner un coup de couteau dans la laize du point. Il y allait de sa vie ; je lui dis d'attendre encore : *Non parbleu pas,* me dit-il, *je sais bien que je ne serai pas pendu cette fois-ci pour vous désobéir ;* et voilà mon homme, petit, résolu et leste, parti sur l'avant. Un mulâtre, de Cayenne, nommé *Franconi*, le matelot de celui-ci, veut le suivre : *Allons*, lui dit *La Chaussée, allons essayer à boire un coup ensemble sans trinquer*. Ce furent les derniers mots que j'entendis : la force du vent m'empêcha de savoir ce qu'ils y ajoutèrent. Je les vis se serrer la main, s'embrasser, et se cramponner, comme des chats, sur le bâton de foc qui allait rompre. Trois minutes après, l'amure était coupée, la voile défoncée, mes hommes rentrés à bord, et le bout-dehors de beaupré brisé avec le petit mât de hune. Le navire, revenant alors au vent, se tint en cape. L'ouragan, qui engloutit tant de bâtimens dans l'espace de cinq ou six heures, s'apaisa vers le soir; et le lendemain je rentrai à la Pointe-à-Pître, pour réparer mes avaries, au milieu des débris dont les flots étaient couverts.

Rien ne s'oublie plus vite que les dangers éprouvés à la mer. Quelques heures suffirent

pour nous remettre de nos fatigues. Les malades furent conduits mourans à l'hôpital. Le surlendemain de notre arrivée, *La Chaussée* et *Franconi* me parurent, en me parlant, avoir une contenance timide ; je devinai qu'ils avaient quelque chose à me demander, car il n'est pas difficile de voir, sur la figure d'un matelot, quand il a quelque chose à solliciter de son chef. La moindre inquiétude lui ôte son air franc et ses manières libres. Je voulus voir venir mes deux champions : l'un d'eux tire enfin son bonnet rouge, s'approche de moi en marchant de côté, et me demande deux gourdes à compte sur ses gages. « Que feras-tu de ces 10 francs ? lui dis-je. As-tu besoin de souliers, de tabac, de chemises, d'un pantalon ? — *Non*, me répond-il, *j'ai de tout cela ; mais voyez-vous, capitaine, je vous demande deux gourdes pour acheter une poule et quatre bouteilles de vin.* — Et à propos de quoi une poule ? — *Ah! voyez-vous, c'est que dans l'ouragan, quand j'ai sauté avec Franconi sur le bout-dehors de beaupré, nous avons fait un vœu.* — Et quel vœu encore ? — *Le vœu de manger une poule à la première terre !...* »

Le soir, en effet, la poule fut cuite et mangée par eux, mais par eux seuls. Jamais vœu ne fut plus religieusement rempli.

Curieux de savoir quelle idée *La Chaussée*, surtout, attachait à son *ex-voto*, je lui demandai, quelques jours après que la poule avait été digérée, s'il avait cru faire quelque chose d'agréable à Dieu, en lui promettant le sacrifice de 10 francs. — *Mais, d'abord, j'ai pensé à m'être agréable à moi*, me dit-il. — Tu ne crois donc à rien? lui demandai-je encore. — *Pardon, capitaine, je crois à mon ventre quand j'ai envie de manger un poulet.* »

Dans une autre circonstance, où le même matelot entendait dire à l'un de ses camarades : *Dieu veuille que le temps change !* je l'entendis répondre avec ironie à celui-ci : *Crois-tu donc que s'il y avait un Dieu, il y aurait des matelots?* Deux heures après, un coup de mer enlève mon homme, qui revient à bord, en se cramponnant à un bout de drisse qu'il saisit sur les porte-haubans. A peine se sentit-il sauvé, qu'il s'écria, tout couvert d'eau : *Parlez-moi de cela ! je n'aurai pas besoin de me mouiller le bout des doigts pour attraper mes puces.* Il y avait dans ce matelot de l'incrédulité pour tout un équipage, et on en trouve comme lui à bord de tous les navires.

Ed. Corbière (1).

(1) Le naturel parfait avec lequel notre collaborateur M. Ed. Corbière trace ces petits tableaux de mœurs, est une conséquence de ses profondes connaissances de la mer et du marin, puisqu'il a long-temps commandé des bâtimens de commerce. C'est ici le lieu de dire que la *France Maritime* terminera son deuxième volume en offrant à ses souscripteurs les portraits des artistes et des écrivains dont les travaux ont vulgarisé la marine en France : ainsi MM. Gudin, Corbière, Sue, Isabey, etc. (*N. de l'éditeur.*)

BIOGRAPHIE.

Duguay-Trouin.

Duguay-Trouin (René), dont le nom est si justement célèbre dans les fastes de la marine française, naquit à Saint-Malo, le 10 juin 1673. Son père, brave et habile marin, commandait des bâtimens armés, tantôt en guerre, tantôt pour le commerce.

Duguay-Trouin, destiné à l'état ecclésiastique, reçut la tonsure, fit sa rhétorique à Rennes et sa philosophie à Caen; mais il ne s'occupa, dans cette dernière ville, que du jeu. Mécontens de ses études et de sa conduite, ses parens le rappelèrent à Saint-Malo, en 1689.

La guerre était alors déclarée entre la France, l'Angleterre et la Hollande. La famille des Duguay armait en course une frégate de dix-huit canons : ce fut sur ce vaisseau que Duguay-Trouin fit sa première campagne en qualité de volontaire. Une affreuse tempête, un naufrage, un incendie à bord, tels furent les premiers spectacles qui, en quelques mois, éprouvèrent le courage de ce jeune homme, et qui cependant ne purent le détourner de la marine.

L'année suivante, il s'embarqua encore comme volontaire, sur une frégate de vingt-huit canons, équipée par sa famille. Ayant rencontré une flotte anglaise de quinze vaisseaux marchands, il décida le capitaine à l'attaquer ; trois furent enlevés à l'abordage, et Duguay-Trouin, animant tous les courages par le sien, eut tout l'honneur de ces combats sanglans.

Sa famille, confiante en son audace, lui donna, en 1691, le commandement d'une frégate de quatorze canons. Il n'avait alors que dix-huit ans. Jeté par la tempête sur les côtes d'Irlande, il s'y empara d'un château, et brûla deux navires, malgré l'opposition d'un nombre assez considérable de troupes qu'il lui fallut combattre.

De retour à Saint-Malo, en 1692, on lui confie le commandement d'une frégate de dix-huit canons. Tandis que la funeste bataille de la Hogue se livrait, il combattait sur les côtes d'Angleterre, et s'emparait de deux frégates qui escortaient trente vaisseaux marchands ; quelque temps après, il prit encore six vaisseaux, et rentra triomphant avec ses prises dans le port de Saint-Malo.

Ayant obtenu, en 1693, le commandement d'une frégate de vingt-huit canons, il fit, en croisant dans la Manche, beaucoup de prises, dont la plus considérable fut celle de deux bâtimens armés chacun de vingt-huit canons.

Il commandait, en 1694, une frégate de quarante canons, lorsqu'il tomba, auprès des Sorlingues, dans une escadre de six vaisseaux an-



Monseigneur, j'ay l'honneur de vous
rendre compte de mon arrivée en rade
de Brest, avec les vaisseaux le Jason
et l'hercule, nous y avons conduit sept
prises angloises et une hollandaise,
partie chargée de vivres, pour une
escadre Angloise qui doit être à la
Jamaïque, et l'autre, en allant en
Guinée le ~~tout~~ escorté par une frégatte
de guerre Angloise de trente deux canons
que j'ay enlevé à l'abordage, et dont
plus de ~~moitié~~ de l'équipage a esté
haché par la resistance qu'ils ont fait
nous avons eu dans ce combat vingt
et cinq hommes tués ou blessés entre les
quels le sieur Fossières-latreille.

Duguay-Trouin

glais. Il voulut se défendre, et soutint, pendant quatre heures, un combat trop inégal. Un vaisseau de 66 l'attaqua à portée de pistolet. L'équipage effrayé se cache à fond de cale ; Duguay-Trouin, indigné, y fait jeter un si grand nombre de grenades, que la plupart de ses gens sont forcés de remonter sur le pont. Son vaisseau est démâté ; le feu prend aux soutes à poudre : Duguay-Trouin y descend et le fait éteindre ; mais quand il remonte, il trouve son pavillon amené. Il veut qu'on le rehisse : ses officiers lui représentent que toute résistance serait désormais inutile ; il se désespère, et hésitait encore...., lorsqu'un boulet l'atteint légèrement et le renverse sans connaissance. Le capitaine anglais, admirant sa bravoure, lui céda sa chambre et le fit soigner dans son propre lit.

L'escadre relâcha à Plymouth. Duguay-Trouin eut d'abord la ville pour prison ; il fut ensuite arrêté par ordre de l'amirauté. Sa captivité ne fut pas longue. Duguay-Trouin était aussi aimable que courageux : il sut plaire à une jeune Anglaise qui brisa ses fers. Ce fait de sa vie est aussi intéressant qu'honorable pour son adresse et pour son intrépidité.

Dans le temps qu'il avait la ville pour prison, il y avait fait connaissance d'une jolie marchande. Cette femme venait le voir dans le lieu où on le tenait renfermé, et où il recevait en outre la visite d'un grand nombre d'officiers français et même anglais. Il arriva qu'un Français réfugié, capitaine d'une compagnie anglaise, devint éperdument amoureux de la belle, et conçut le désir de l'épouser. Voyant qu'elle avait beaucoup d'amitié pour Duguay-Trouin, il lui communiqua son projet, et le pria de lui être favorable auprès d'elle. Duguay-Trouin fut d'abord offensé qu'on lui proposât de céder une femme qu'il aimait lui-même : mais la réflexion l'arrêta, et lui donna l'idée que cette aventure pourrait le tirer de l'embarras où il se trouvait. Il répondit donc au capitaine qu'il le servirait de tout son cœur; mais qu'il était trop gêné dans sa prison ; qu'il lui serait impossible de réussir, s'il ne lui procurait des occasions d'entretenir celle dont il voulait faire sa femme, dans un endroit où il serait plus libre ; que l'auberge voisine de la prison était fort commode par sa situation; que la marchande pourrait s'y rendre, sans faire naître aucun soupçon ; que, se trouvant avec elle en particulier, il emploierait tous les moyens qu'il croirait nécessaires pour la disposer en sa faveur, promettant même de le faire avertir quand il serait temps, afin qu'il eût la satisfaction de passer avec elle le reste de la soirée. L'amour du capitaine allait jusqu'à la passion : il ne pouvait manquer d'accueillir un projet qui lui procurait le moyen de voir celle qui en était l'objet. Il promit à Duguay-Trouin de faire tout ce qui dépendrait de lui, le jour qu'il serait de garde à la prison, pour lui faciliter le moyen de voir la jeune marchande dans l'auberge indiquée.

Lorsque Duguay-Trouin eut la parole de cet officier, il écrivit à la jeune marchande ; lui représenta de la manière la plus touchante combien il était affligé de rester si long-temps en prison; qu'il succomberait bientôt à sa douleur, s'il ne recouvrait sa liberté; qu'elle pouvait la lui procurer sans compromettre son honneur. Une femme se laisse aisément persuader par un homme qu'elle aime : la jeune marchande répondit à Duguay-Trouin qu'elle ferait tout ce qu'il voudrait exiger d'elle. Sur cette promesse, Duguay-Trouin écrivit à un capitaine suédois, dont le vaisseau avait relâché dans la rivière de Plymouth, le pria de lui vendre une chaloupe équipée d'une voile, de six avirons, de six fusils, et d'un pareil nombre de sabres, avec du biscuit, de la bière, un compas de route et quelques autres provisions; il lui demanda en outre de lui envoyer quelques-uns de ses matelots, sous prétexte de visiter les prisonniers français ; de leur faire porter secrètement un habit pareil au leur, pour le remettre à son maître d'équipage, qui parlait fort bien suédois, et qui, étant comme eux de haute stature, pourrait sortir de la prison avec eux, à l'entrée de la nuit.

Le capitaine suédois fit ce que Duguay-Trouin lui demandait ; et le maître d'équipage sortit de la prison, sans être reconnu. Il convint avec le capitaine suédois qu'on lui paierait environ 770 livres pour sa chaloupe et les fournitures qu'on lui avait demandées, à condition qu'elles seraient prêtes dans un temps marqué ; que six de ses gens attendraient Duguay-Trouin à un rendez-vous hors de la ville, et qu'ils l'escorteraient jusqu'à la chaloupe.

L'auberge où Duguay-Trouin devait se trouver avec la jeune marchande était adossée à une montagne : du second étage on entrait dans un jardin disposé en terrasses, dont la dernière répondait à une petite rue très-écartée, et qui conduisait sur le haut de la montagne. Pour arriver à cette rue, il fallait escalader un mur qui la séparait d'avec le jardin, et ce fut ce qu'il résolut de faire pendant que le capitaine anglais le croirait occupé à disposer la jeune marchande en sa faveur. Pour cet effet, il avait ordonné à son valet de chambre, qui avait la liberté de sortir pour acheter des provisions, et à son chirurgien, qui allait à l'hôpital panser les Français blessés, de ne pas manquer de se rendre, sur les quatre heures du soir, derrière le mur dont on vient de parler, et de l'y attendre pour le conduire à l'endroit où les Suédois devaient se trouver.

Le jour marqué étant arrivé, le capitaine ayant vu l'objet de ses vœux entrer dans l'auberge, courut en avertir Duguay-Trouin, et le laissa sortir de sa prison avec un officier français qui

était dans la confidence. Il les pria de ne pas le faire attendre long-temps. Duguay se rendit auprès de la jeune marchande, et après lui avoir exprimé sa reconnaissance en peu de mots, sauta promptement avec son camarade par-dessus le mur du jardin. Son chirurgien et son valet de chambre l'attendaient derrière le mur: ils le conduisirent au lieu du rendez-vous. Ils y trouvèrent six Suédois bien armés, qui leur firent faire deux lieues à pied pour les conduire à la chaloupe.

Duguay-Trouin et les quatre Français qui l'accompagnaient, savoir : l'officier compagnon de sa fuite, son maître d'équipage, son chirurgien, son valet et lui, s'embarquèrent dans la chaloupe sur les six heures du soir. Aussitôt ils partirent, et rencontrèrent, en passant dans la rade, deux vaisseaux de guerre anglais qui y étaient mouillés, et qui les interrogèrent. Les Français répondirent comme s'ils eussent été des pêcheurs anglais, continuèrent leur route, et se trouvèrent, à la pointe du jour, hors de la grande rade. Ils y rencontrèrent encore une frégate anglaise qui courait sa bordée pour entrer à Plymouth : elle s'opiniâtra à vouloir leur parler, et ils auraient été repris, si le vent, en cessant tout-à-coup, ne leur eût fourni le moyen de s'éloigner d'elle à force de rames.

Ils la perdirent de vue, et se trouvèrent bientôt en pleine mer, mais accablés de fatigue. La nuit les surprit. Ils n'avaient cependant pas de temps à perdre. Duguay-Trouin et son maître d'équipage se relevaient tour à tour pour gouverner sur un compas de route éclairé par un fanal. Pendant que Duguay-Trouin tenait le gouvernail, il se trouva si épuisé de fatigue, qu'il s'endormit; mais il fut presque aussitôt réveillé par une violente rafale de vent, qui, donnant dans la voile, coucha la chaloupe : elle fut en un instant remplie d'eau. Aussitôt Duguay-Trouin largua l'écoute, en poussant en même temps le gouvernail à arriver vent arrière. Par cette prompte manœuvre il évita une perte d'autant plus certaine qu'ils étaient à plus de quinze lieues de toute terre. Ses compagnons, qui dormaient, ayant de l'eau par-dessus la tête, furent bientôt éveillés. Ils se hâtèrent de se lever et de vider, avec leurs chapeaux, l'eau qui était dans la barque. Le biscuit et la bière furent entièrement gâtés. La chaloupe étant soulagée, ces infortunés continuèrent leur route, et le jour suivant, vers les huit heures du soir, ils arrivèrent sur les côtes de Bretagne, à deux lieues de Tréguier.

Peu de jours après son retour, Duguay-Trouin prend à Rochefort le commandement d'un vaisseau du Roi, et va croiser sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande. Il s'empare d'abord de six bâtimens, tombe ensuite sur une flotte de soixante voiles, escortée par deux vaisseaux de guerre, attaque ces deux vaisseaux et les force de se rendre. Il n'avait alors que vingt-et-un ans. Cette action brillante fut rapportée à Louis XIV, qui envoya une épée au vainqueur.

En 1695, Duguay-Trouin, réuni à M. de Beaubriant, prit sur les côtes d'Irlande trois gros vaisseaux de la compagnie des Indes, richement chargés et portant ensemble cent cinquante-quatre canons.

Après cette campagne, il se rendit à la cour, où le ministre de la marine le présenta au Roi, qui lui dit un de ces mots flatteurs dont il savait si bien exciter les talens et payer le courage.

L'année d'après, monté sur *le Sans-Pareil*, vaisseau anglais dont il s'était emparé, il alla croiser sur les côtes d'Espagne, et s'y rendit maître, par stratagème, de deux vaisseaux hollandais. Duguay-Trouin n'avait alors que vingt-trois ans.

Ayant fait équiper une frégate de cinquante canons, il en donna le commandement à un de ses frères, et alla croiser avec lui sur les côtes d'Espagne. Ce jeune homme impétueux, ardent, fut mortellement blessé à l'attaque d'un bourg retranché, dans une descente faite près de Vigo. Duguay-Trouin, à cette nouvelle, furieux de désespoir, court sur les ennemis et en fait un grand carnage; mais cette vengeance n'empêcha pas le blessé de mourir entre ses bras deux jours après. L'image de ce jeune frère expirant le poursuivit pendant six mois, et, dans sa mélancolie profonde, il avait résolu de renoncer au service et à la gloire. Enfin, il se présenta une occasion de réveiller l'activité qui lui était naturelle : on lui offrit et il accepta le commandement de trois vaisseaux armés à Brest pour aller au-devant de la flotte de Bilbao.

Il met à la voile au commencement de 1697; huit jours après, il rencontre la flotte, escortée par trois vaisseaux de guerre que commandait le baron de Wassenaer, habile marin, qui fut depuis vice-amiral de Hollande. Le combat s'engage; jamais Duguay-Trouin n'en soutint de plus terrible. Il prit à l'abordage le vaisseau commandant. Tous les officiers de Wassenaer furent tués ou blessés; Wassenaer lui-même reçut quatre blessures très-graves; une partie de la flotte fut enlevée; Duguay-Trouin perdit, dans cette action si meurtrière, trois de ses parens et plus de la moitié de son équipage : il traita le baron de Wassenaer avec tous les égards dus à la valeur; et quand cet officier fut guéri de ses blessures, il le présenta lui-même à Louis XIV.

Ce monarque aimait à entendre de la bouche de Duguay-Trouin le récit de ses actions. Un jour qu'il avait commencé celui d'un combat où se trouvait un vaisseau nommé *la Gloire* : « J'ordonnai, dit-il, à *la Gloire* de me suivre. — Elle » vous fut fidèle, » reprit le roi.

Duguay-Trouin passa, à cette époque, de la marine marchande à la marine royale; il eut d'a-

bord le titre de capitaine de frégate légère, et ce ne fut qu'en 1702 qu'il fut nommé capitaine en second sur un vaisseau commandé par le comte de Hautefort.

La guerre de la succession s'étant allumée, cet habile marin va croiser sur les côtes d'Espagne, rencontre un vaisseau de guerre hollandais de trente-huit canons, l'attaque et l'enlève en moins d'une demi-heure.

En 1703, le roi lui donna le commandement de trois vaisseaux, avec lesquels il soutint dignement l'honneur de la marine française. Il se rendit sur les côtes du Spitzberg, où il prit, rançonna ou brûla plus de quarante vaisseaux baleiniers ou autres pêcheurs, et la brume lui en fit manquer un très-grand nombre d'autres.

En 1704, Duguay-Trouin, montant un vaisseau de 54, prit un vaisseau anglais de soixante-douze canons, et quelques jours après, un autre vaisseau de 54.

L'année 1705 fut marquée par plusieurs actions mémorables qui rehaussèrent la gloire de Duguay-Trouin; il attaqua une flotte de treize navires, escortée par une frégate de trente-quatre canons, se rendit maître de la frégate et de presque tous les vaisseaux de la flotte.

En 1707, Duguay-Trouin ayant joint une escadre de nos vaisseaux à Dunkerque, il fut y servir si utilement avec quatre vaisseaux qu'il avait sous son commandement, que notre escadre ayant attaqué une flotte escortée par cinq gros vaisseaux de guerre, ce brave marin attaqua et prit à l'abordage le commandant de quatre-vingt-deux canons. Dans la même année, il accomplit glorieusement pour la France la mission dont il partagea les dangers avec le comte de Forbin, contre un convoi parti d'Angleterre pour le Portugal. Ce combat a été décrit tout récemment dans nos colonnes.

Ce fut encore en 1707 que Louis XIV le nomma chevalier de Saint-Louis, et lui donna le commandement de six vaisseaux, qui furent, pour Duguay-Trouin, une occasion de se signaler par de nouveaux exploits.

En 1709, ce brave marin ayant le commandement de quatre vaisseaux de soixante, de quarante et de vingt canons, attaqua une flotte escortée par trois vaisseaux de guerre anglais de cinquante, soixante et soixante-dix canons, en prit plusieurs; et, peu de temps après, enleva à l'abordage un vaisseau anglais de soixante canons qu'il n'abandonna que quand il s'y vit contraint à la vue de dix-sept vaisseaux de guerre ennemis.

Pour récompenser des services si éclatans, Louis XIV lui accorda pour lui et son frère des lettres de noblesse, et leur permit d'ajouter à leurs armes deux fleurs-de-lys d'or, et d'y mettre au cimier pour devise :

..... Dedit hæc insignia virtus.

Une des expéditions les plus brillantes de Duguay-Trouin fut celle contre Rio-Janeiro, une des plus florissantes et des plus riches colonies du Portugal au Brésil.

Cet habile marin était à la cour, lorsque le bruit se répandit que M. Duclerc, capitaine de vaisseau, ayant tenté cette conquête avec environ mille soldats, une partie avait été taillée en pièces, en donnant l'assaut à la ville et aux forteresses; qu'il avait été fait prisonnier avec six ou sept cents hommes, et que M. Duclerc avait été lâchement assassiné, quoiqu'il se fût rendu à composition.

Duguay-Trouin, à ce récit, entre en fureur; il forme le projet de venger sa patrie ; mais des obstacles insurmontables semblent contrarier ses desseins. Cependant, rien ne l'arrête ; il communique son projet à des gens riches; la confiance qu'ils ont en ses talens et sa bravoure les excitent ; ils forment une compagnie, arment les bâtimens qu'il demande. Il part des rades de la Rochelle, le 9 juin 1711, avec huit vaisseaux, plusieurs frégates, deux traversières et une galiote à bombes, munis de tentes, d'outils et de tout ce qui était nécessaire pour camper et former un siége ; il arrive le 12 septembre à la baie de Rio-Janeiro, entre dans le port, malgré le feu terrible que faisaient sur lui quatre vaisseaux de guerre et trois frégates qui s'étaient entraversés à l'entrée. Ces vaisseaux, voyant que les Français étaient près de les aborder et de s'en rendre maîtres, coupèrent leurs câbles et allèrent s'échouer sous les batteries de la ville. Le 13, il commença à bombarder la ville, et, le 14, il débarqua ses troupes, montant à trois mille cinq cents hommes.

Après quelques actions particulières, Duguay-Trouin somma le gouverneur de rendre la place ; celui-ci répondit qu'il était prêt à la défendre jusqu'à la dernière goutte de son sang.

Duguay-Trouin vit alors qu'il n'y avait plus à balancer, et attaqua la ville avec la plus grande vivacité. Pendant cette attaque, il s'éleva un orage terrible : le bruit du canon, joint aux éclats du tonnerre, jeta la consternation dans la ville. Les milices et les habitans, effrayés par le feu terrible des Français, et craignant qu'ils ne donnassent un assaut général, avaient abandonné la ville, Duguay-Trouin y entra. Malgré les ordres donnés par ce brave marin, pour prévenir ou arrêter le pillage, la plupart des magasins et des maisons furent enfoncés, les vins furent répandus, les vivres, les meubles furent jetés dans les rues.

Le 23, il se rendit maître de tous les forts, fit enclouer tous les canons des batteries qui n'étaient pas fermées, et fit dire au gouverneur, qui s'était sauvé dans les bois, que s'il tardait à racheter la ville par une contribution, il allait la réduire en cendres et la saper jusqu'à ses fondemens.

Le gouverneur envoya deux officiers de distinction au général français pour traiter du rachat de la ville, rachat qui fut effectué moyennant 610,000 cruzades d'or, cinq cents caisses de sucre, et tous les bestiaux dont les Français pourraient avoir besoin pour leur subsistance. Duguay-Trouin vendit ensuite aux Portugais les vaisseaux qu'il avait pris sur eux, les marchandises gâtées, et en tira le meilleur parti possible. Il faut encore ajouter tout ce qui avait été pillé et susceptible d'être emporté. La perte des Portugais fut évaluée à plus de 25 millions.

Après avoir tout réglé et distribué sur son escadre les dépouilles des Portugais, Duguay-Trouin mit à la voile le 13 décembre 1711, et arriva le 29 janvier 1712 à la hauteur des Açores, où une tempête terrible sépara tous les vaisseaux qui la composaient, et dont plusieurs périrent. Enfin, il entra dans la rade de Brest, le 6 février suivant.

Les intéressés dans cette entreprise touchèrent 92 pour 100 de leur argent.

Duguay-Trouin se rendit à Saint-Malo pour se reposer pendant quelque temps, au milieu de sa famille, des fatigues qu'il avait essuyées dans son expédition. Son nom remplissait toute la France, il était dans toutes les bouches; le long des routes, le peuple s'attroupait autour de lui pour le contempler; chacun voulait dire : *Je l'ai vu.*

Un jour qu'une grande foule était autour de lui, une dame de qualité passe; elle demande ce qu'on regardait : on lui dit que c'était Duguay-Trouin. Aussitôt elle perce la foule pour le mieux voir. Duguay-Trouin lui paraissant étonné, elle lui dit : *Monsieur, je voulais voir un héros en vie.* On ne pouvait recevoir un éloge plus flatteur et en même temps mieux mérité.

Il se rendit à Versailles, vers le mois d'avril 1712, pour faire sa cour au roi qui le reçut avec le plus grand accueil. Une pension de 2,000 livres fut la récompense de sa valeur; le roi lui en avait déjà accordé une de 1,000 en 1707. Duguay-Trouin écrivit au ministre, pour le prier de faire tomber cette somme sur Saint-Aubin, son capitaine en second, qui avait eu une cuisse emportée : *Je suis trop récompensé*, ajouta-t-il, *si j'obtiens l'avancement de mes officiers.*

Après la mort de Louis XIV, le duc d'Orléans, qui s'intéressait à la compagnie des Indes, crut ne pouvoir mieux assurer le succès de ses entreprises qu'en se réglant sur les avis de Duguay-Trouin. Il lui accorda une place considérable dans le conseil de cette compagnie. Le guerrier donna de très-bons avis au prince, tant sur l'administration générale que sur les détails si importans à ne pas négliger.

Après la mort du régent, Duguay-Trouin ne fut point oublié à la cour. Louis XV le fit commandeur de l'ordre de Saint-Louis, le 1er mars 1728, et lieutenant-général le 27 du même mois. Il lui confia, en 1731, le commandement d'une escadre destinée à soutenir l'éclat de la nation française dans le Levant et dans toute la Méditerranée. Elle fit rentrer les corsaires de Tunis dans le devoir, raffermit la bonne intelligence entre notre nation et le dey de Tripoli, et régla les intérêts du commerce à Smyrne et dans d'autres villes.

L'inaction dans laquelle Duguay-Trouin se trouva après cette expédition, permit à des maux dont il avait mainte fois souffert, de revenir le tourmenter avec plus de violence. Il se fit transporter à Paris : mais les médecins déclarèrent que tout leur art serait inutile. Sentant lui-même sa fin approcher, il écrivit à M. le cardinal de Fleury, pour recommander sa famille au roi. Son Eminence lui fit cette réponse :

« Si j'ai différé, Monsieur, de répondre à votre » lettre du 17 septembre, ce n'a été que pour la » pouvoir lire au roi, qui en a été attendri, et je » n'ai pu moi-même m'empêcher de répandre des » larmes. Vous pouvez être assuré que S. M. sera » disposée, en cas que Dieu vous appelle à lui, à » donner des marques de bonté à votre famille; » et je n'aurai pas de peine à faire valoir auprès » d'elle votre zèle et vos services. Dans le triste » état où vous êtes, je n'ose vous écrire une plus » longue lettre, et je vous prie d'être persuadé » que je connais toute l'étendue de la perte que » nous ferons, et que personne au monde n'a » pour vous des sentimens plus remplis d'estime » et de considération que ceux avec lesquels je » fais profession, Monsieur, de vous honorer.

» *Signé*, LE C. DE FLEURY. »

Après avoir reçu ce dernier témoignage des bontés du roi, Duguay-Trouin mourut le 27 septembre 1736, célibataire et sans postérité.

Duguay-Trouin avait une physionomie noble, une taille avantageuse, beaucoup d'adresse pour tous les exercices de corps. Porté naturellement à la mélancolie et s'occupant de grands projets, il ne montrait pas dans la société toute l'étendue de son génie. Souvent, après lui avoir parlé longtemps, on s'apercevait qu'il n'avait ni écouté ni entendu. Son esprit était cependant vif et juste; il voyait bien, et voyait de loin. Lorsqu'il formait quelque projet, il semblait qu'il ne comptait pour rien sa valeur, tant il combinait avec sagesse ; et, lorsqu'il exécutait, on aurait dit qu'il avait oublié sa prudence, tant il agissait avec hardiesse et même avec témérité.

Comme presque tous les héros, Duguay-Trouin était généreux et désintéressé. Après avoir pris une multitude de vaisseaux, enlevé les richesses de la plus opulente ville du Brésil, il ne laissa que peu de bien. Il n'aimait ni le vin ni la table, mais il avait un penchant invincible pour les femmes : c'est souvent le vice des grands hommes, et le moins funeste à l'humanité.

GÉOGRAPHIE.

Les îles des Saints
ET D'OUESSANT.

Les îles qui font partie intégrante du département du Finistère sont en grand nombre : les unes sont habitées en tout temps; les autres, abandonnées à la paix, deviennent, en temps de guerre maritime, des points assez importans pour qu'une garnison reçoive mission de les défendre. Plusieurs ne présentent que des rochers stériles, effrayantes solitudes dont les vents et les flots se disputent seuls la possession.

Parmi ces îles, il en est deux qui nous semblent mériter une description particulière. Ce sont celles dont nous avons placé les noms en tête de cet article. Nous allons essayer de les faire connaître.

L'île des *Saints* est un rocher de granit, long de trois quarts de lieue sur un quart de lieue de largeur, courant de l'est à l'ouest, et représentant assez bien, par sa configuration, un croissant tronqué à l'une de ses cornes. Quelques auteurs prétendent que, prolongement antique du continent, elle faisait autrefois partie de la pointe du *Raz*. Sans nous arrêter à discuter ce qu'il peut y avoir de vrai au fond de cette opinion toute conjecturale, nous remarquerons en passant que son isolement au sein des flots date d'une époque fort reculée, puisqu'il est constant que les Druides, bien avant l'ère chrétienne, y avaient édifié un temple renommé pour ses oracles dans toutes les Gaules.

Ce temple, consacré à la lune, était desservi par neuf prêtresses qui faisaient vœu de virginité. Le pouvoir que leur attribuait la superstition du peuple, de guérir les maux les plus invétérés, de conjurer les orages, de prédire l'avenir, donnait une telle autorité à leur parole, qu'on accourait, pour les consulter, de tous les points de la Bretagne.

Ces neuf vierges furent, vers la fin du IVe siècle, remplacées par neuf prêtres gaulois attachés au druidisme, qui eurent eux-mêmes, bientôt après, pour successeurs, un grand nombre de pieux solitaires chrétiens. C'est en mémoire du long séjour que firent, parmi ses habitans encore idolâtres, ces premiers confesseurs de la foi, que cette île échangea, dans la suite, son nom de *Sen* ou *Sena* contre celui d'île des Saints qu'elle porte aujourd'hui.

Couchée au niveau des flots qui dans les hautes marées la recouvrent en partie, hérissée de rochers, entourée d'écueils redoutables, l'île des Saints est, même pour les pêcheurs qui l'habitent, un objet d'épouvante. De fréquens naufrages ont valu, depuis des siècles, à la seule baie qu'on y remarque, la dénomination tristement significative de baie des *Trépassés*. Son sol est d'une désolante stérilité. On n'y voit pas un arbre, pas une ronce. Quelques fougères, quelques bouquets de landes sont ses seules productions naturelles; quelques maigres épis d'orge, les seuls grains que puissent, à force de soins et de sueurs, tirer de ses entrailles les soixante familles qui forment sa population.

On se ferait difficilement une idée des misérables cahuttes sous lesquelles ces familles s'abritent pendant les rares instans qu'elles donnent au repos et au sommeil. Le jour n'y pénètre que par une ouverture oblongue de dix-huit pouces de hauteur, ménagée dans l'épaisseur d'une muraille grossièrement maçonnée. Un bahut sur lequel tombe ce faible rayon de lumière, deux coffrets servant de bancs, de grandes armoires sans battans, à plusieurs étages, servant de lits, une marmite, une poêle, un chaudron, quelques écuelles et cuillers de bois, constituent tout le mobilier de ces bouges enfumés et humides, où la pluie filtre de toutes parts, où le vent s'engouffre avec d'épouvantables sifflemens.

Ces cloaques infects, dans lesquels un enfant, s'il n'y était né, ne pourrait rester deux heures sans courir le risque de mourir asphyxié, n'exercent cependant aucune influence délétère sur la santé des habitans de cette île. Exempts des affections chroniques si communes dans nos villes, ils parviennent presque tous à une vieillesse très-avancée, sans avoir jamais opposé à leurs rares maladies d'autres remèdes qu'un peu de vin, une poule bouillie et du repos. Leur stature est élevée, leur teint olivâtre. Étrangers à toute idée de civilisation, sombres comme le ciel qui pèse sur leurs têtes, comme les vagues qui grondent autour d'eux, ils sont défians, peu communicatifs, crédules, prêts à tout oser, si une terreur superstitieuse ne vient s'interposer entre leur intrépidité naturelle et le péril qu'il leur faut affronter. Jamais un sourire sur leurs lèvres, jamais un éclair dans leurs yeux! on dirait des hommes de pierre. Leur costume, comme leur idiome, est, à quelques changemens près, celui des anciens Celtes, leurs pères. Il se compose d'une calotte de laine brune ou bleue, d'une casaque de toile à capuchon (*sagum*) recouvrant une veste de drap grossier, étroite et courte; d'une large culotte ou braie (*galli bracati*), serrée par un lacet au-dessous du genou, et quelquefois d'une paire de sabots rembourrés de paille. On les appelait autrefois les démons de la mer. Leur férocité était proverbiale dans toute la Basse-Bretagne. Une tempête venait-elle à éclater par une nuit sombre? munis de cordes et de longues perches armées de crocs de fer, ils se répandaient aussitôt dans leur île, chassant devant eux deux ou trois vaches, aux cornes desquelles rayonnaient

des lanternes, afin d'attirer par cette perfide clarté les navires en détresse sur les récifs qui l'environnent, pour ensuite se partager les dépouilles des naufragés, dont ils rejetaient sans pitié ni remords les cadavres nus à l'Océan.

Quimper-Corentin, a dit un auteur moderne, est plus éloigné de Paris que Canton. A Quimper substituez l'île des Saints, et ce paradoxe deviendra un axiome.

L'île d'*Ouessant* est un des cantons de la sous-préfecture de Brest, dont elle est éloignée d'environ cinq myriamètres. Elle a sept lieues de circuit. Sa population est de quinze cents habitans. On remarque à sa partie N.-O. un phare construit, en 1695, par le célèbre Vauban, sur un terrain dont l'élévation est de soixante mètres au-dessus des hautes marées. Ses côtes, extrêmement escarpées, sont défendues par une ceinture de rochers qui en rendent l'abord très-difficile.

Cette île, qui n'est autre que l'*Uxantissima* de l'empereur Antonin, et l'*Axantis* de Pline, est appelée par ses habitans *Hussa* ou *Heussa,* et par les Anglais *Ushant.*

Quelques historiens prétendent qu'elle a pareillement porté dans l'antiquité le nom d'*Euz-Enez,* composé des deux mots celtes *enez* (île) et *euz* ou *heuz* (terreur), île de la Terreur, parce que, disent-ils, il y existait autrefois un trophée consacré à Euz ou Heuz, l'un des quatre grands dieux de la religion druidique.

Cette divinité, d'après l'ancienne tradition, y avait un temple et un collége desservis par des vierges perpétuelles. Comme celles de l'île des Saints, ces vierges prédisaient les tempêtes, vendaient les vents aux navigateurs, et vouaient leur existence à l'entretien d'un feu sacré.

Long-temps après la destruction des Druides, cette île appartint aux évêques de Saint-Pol de Léon. Leur titre de propriété était sans doute fondé sur la résidence qu'y fit saint Pol, lorsqu'ayant abandonné la Grande-Bretagne, il aborda, en 517, au lieu qui depuis a conservé le nom de *Pors-Pol* (Port de Pol).

Ravagée en 1338 par les Anglais, elle fut achetée en 1553 par la famille de Rieux, qui la posséda pendant près de deux siècles.

Au mois de mars 1597, Henri IV l'érigea en marquisat (singulier marquisat!) en faveur de René de Rieux, seigneur de Sourdéac, baron de Bourg-l'Évêque, chevalier des ordres du roi, capitaine de cinquante hommes d'armes, lieutenant-général en Basse-Bretagne, et gouverneur de Brest.

Élevé en qualité d'enfant d'honneur de Charles IX, René de Rieux porta les armes dès l'âge de quatorze ans, se distingua au siége de La Rochelle, défit en plusieurs rencontres, pendant les guerres de la Ligue, les troupes du duc de Mercœur; contribua puissamment, avec le maréchal d'Aumont, à rétablir la paix dans la province de Bretagne; suivit Henri IV, en 1600, à la conquête du duché de Savoie, et mourut à Assé, le 4 décembre 1628.

Guy de Rieux, son fils, lui succéda dans le marquisat de l'île d'Ouessant, et fut également gouverneur de Brest. Premier écuyer de Marie de Médicis, il suivit la fortune de cette malheureuse reine, qui, sacrifiée par le faible Louis XIII à la haine du cardinal de Richelieu, alla, fille, veuve et mère de rois qu'elle était, finir misérablement ses jours dans un grenier, à Cologne. Déclaré criminel de lèse-majesté par arrêt de la cour, sous la date du 7 avril 1631, il mourut en son château de Neubourg, le 14 décembre 1640.

Alexandre de Rieux, seigneur de Sourdéac, son fils aîné, fut le troisième marquis d'Ouessant. Sa vie n'a laissé aucune trace dans l'histoire.

La famille de Rieux s'étant éteinte en 1709, dans la personne de Paul Hercule, mort sans postérité, cette île fut cédée au roi de France par ses héritiers, le 14 avril 1764, pour une somme principale de trente mille livres et une rente viagère de huit cents francs.

Il y a quelques années qu'on y voyait encore les vestiges d'un édifice immense que la tradition disait être les fondemens d'un temple païen. Les matériaux de ce monument servirent aux seigneurs de Rieux, lorsqu'ils prirent possession de l'île, à y construire vers la pointe N.-E. un château non fortifié, qui fut démoli en 1725, et à réparer le vieux château de Trémazan, à l'entrée du petit port de Port-Sal. C'était sans doute de ce temple que provenaient les statues des divinités gauloises et païennes dont les formes gracieuses et la voluptueuse nudité embrasaient les sens des habitans, et que, sur les remontrances d'un ancien évêque de Léon, une demoiselle de Sourdéac, de la famille de Rieux, fit transporter dans une terre du canton de ce nom. Il en existait encore quelques-unes en 1780, au château de Trémazan.

Un second objet digne d'attention est la rangée de pierres que l'on remarque sur l'une des pointes auxquelles on a donné le nom de *Cornes des Gaules.*

M. de S....., dans un petit ouvrage dont le titre nous échappe, a célébré cette île, qu'il représente comme une véritable terre de promission. Mais qu'il y a loin, grand Dieu! de ces fictions à la réalité! de ces mœurs naïves et pastorales qu'il se complaît tant à décrire, à ces mœurs rudes et fortement caractérisées comme le sol qui les a vues naître et se développer!

Il vous serait impossible, en effet, quelque *romantique* que fût votre imagination, de vous figurer un pays plus désolé, plus empreint de ces beautés sombres et sauvages dont les côtes de Penmark et l'île des Saints pourraient, seules en Bretagne, vous donner une idée. Les vents et les tempêtes y grondent toute l'année avec une

excessive violence. Quoique le sol soit bien cultivé, la végétation y est presque nulle. Quelques champs clair-semés de seigle et d'orge, seuls trésors de cette terre ingrate, n'en font que ressortir davantage encore la désespérante aridité. N'allez pas y chercher d'arbres, ô vous qui, semblables au pasteur antique, aimez à rêver à l'ombre des mélèzes et des grands chênes, vos yeux n'y rencontreraient que des rochers et des bruyères; paysage inculte et morne, qu'animent seuls d'une apparence de vie quelques troupeaux abandonnés à eux-mêmes, et quelques chiens que l'habitude de vivre dans un air libre a faits chasseurs et a doués d'une agilité et d'une audace surprenantes.

Si les vices du continent ne règnent point dans cette île, cette situation morale n'est point le fruit des principes ni de la réflexion; ce n'est que le résultat nécessaire de toute absence de sensibilité, d'imagination; de cet état enfin où l'homme n'établit que par un mouvement matériel une différence entre son existence et celle du rocher qu'il habite. La sobriété et la modération n'y sont que la conséquence forcée de la misère. Heureux dans cette vie toute passive, que leur a faite l'habitude, plutôt par l'absence du mal que par la présence du bien, les *classes* et les levées d'hommes exercées pour la marine sont les seuls tourmens réels qu'ils éprouvent.

Comme les usages peignent les hommes, nous ne terminerons point cet article sans en citer deux qui nous paraissent caractériser l'antique simplicité des mœurs de ces insulaires. Un Ouessantin meurt-il dans le cours d'un voyage, on porte aussitôt une croix dans sa maison; le clergé va prendre cette croix avec les cérémonies funèbres accoutumées, et on en fait l'inhumation. Je n'ai pas besoin d'ajouter que ce simulacre d'enterrement est payé comme un enterrement véritable.

Une jeune fille veut-elle se marier, a-t-elle fait choix de son amoureux, elle se rend chez lui avec ses principaux parens, et, s'il l'accepte, elle reste dans la maison pour aider aux soins du ménage. Dès ce moment, ils vivent ensemble (sans faire chambre commune néanmoins) jusqu'au terme fixé d'avance pour cette espèce de noviciat matrimonial. Ce terme arrivé, ou les deux jeunes gens s'unissent, ou la fille rentre sous le toit paternel.

Cet usage, il y a quatre-vingts ans, avait encore quelque chose de plus bizarre, de plus en désaccord avec les mœurs actuelles. Le jeune homme, prévenu des desseins qu'une jeune fille pouvait avoir sur lui, se tenait au lit; la jeune fille lui présentait un morceau de lard; s'il en goûtait, l'adoption était censée faite; dans le cas contraire, l'exclusion était sans retour.

On trouve dans le pays de Galles, en Angleterre, des usages à peu près semblables.

Parmi les paysans gallois, lorsqu'un jeune homme veut se marier, il se présente chez les parens de sa prétendue, ou chez ses maîtres, si elle est domestique. On leur donne une chambre, et ils s'y retirent pour faire et recevoir les propositions. Cette manière de se voir se renouvelle, le samedi de chaque semaine, durant un temps plus ou moins long, et il est rare que ces négociations aient des suites désagréables pour l'une des parties. Le petit mariage des Gallois est un essai que les époux font l'un de l'autre. Si cet essai répond à leurs espérances, leurs parens et leurs amis sont pris à témoin du désir qu'ils éprouvent de s'unir d'une manière indissoluble. Si l'épreuve n'est pas heureuse, la femme retourne chez ses parens, et n'en a pas plus de difficulté à trouver un autre mari.

Ce rapprochement est singulier, mais frappant. Les Ouessantins ont-ils pris ces usages des Gallois, ou ces derniers les ont-ils pris des premiers? Nous laissons à ceux qui voudront s'en occuper le plaisir de faire des recherches à cet égard.

A. Dauvin.

CRITIQUE DE MŒURS.

Les Passagers.

..... Qui n'ont vu de marins qu'à l'Opéra-Comique.
Ed. Corbière.

Qu'est-ce qu'un marin? C'est un homme qui boit, qui fume, jure tribord et babord, et qui n'a pas le ton de la bonne compagnie. Je le crois bien; où diable l'aurait-il pris? Cependant, puisque toute règle a ses exceptions, permettez-moi d'en constater une en faveur du capitaine de navire.

Que de talens divers il doit réunir! que de qualités incompatibles, les unes avec son état, les autres avec son éducation! C'est peu qu'il ait approfondi tous les secrets de sa profession, qu'à l'art de la pratique il joigne la science de la théorie, qu'il soit à la fois marin, astronome, mathématicien, négociant : à peine, à l'aide de tant de matériaux divers, a-t-il laborieusement construit sa modeste réputation, que de nouvelles exigences viennent, s'il n'y satisfait, menacer l'édifice. Dès qu'il a des passagers, il lui faut recommencer une nouvelle série d'études, déposer ses allures classiques de franchise et de brusquerie, dépouiller sa peau maritime pour revêtir les dehors soyeux de l'homme du monde; il faut qu'il acquière, « *invita Minerva,* » la po-

litesse des formes, le ton des convenances, ce tact parfait de la société, si nécessaire dans une réunion de gens oisifs, souvent ennuyeux parce qu'ils sont toujours ennuyés. Comme la coquette, il doit plaire à tous sans favoriser aucun. Il faut qu'il ait l'attention qui devine les goûts, la complaisance qui les satisfait; mais surtout, oh! surtout, qu'il ait une table bien garnie et un bon cuisinier.

Heureux, trois fois heureux le capitaine que sa cambuse bien approvisionnée met à même de consulter l'appétit et les désirs de ses passagers; qui peut, deux fois par semaine, faire pétiller le champagne, perler le madère ou flamber le cognac! Il voit autour de lui tous les visages épanouis par la gaîté, animés par l'espoir ou fleuris par la bonne chère. Il n'a pas besoin d'user de son pouvoir discrétionnaire pour maintenir à bord l'ordre et la paix; la cloche du dîner assure mieux la concorde que la sonnette d'un président, et le menu du repas lui tient lieu de protocoles. Il est bien sûr, celui-là, qu'à son arrivée au port une lettre dûment rédigée par ses passagers reconnaissans ira porter leur concert d'actions de grâces à tous les abonnés du journal de la ville.

Tandis que toi, capitaine infortuné, dont le budget alimentaire, réduit à sa plus simple expression, contrarie la bonne volonté, ou dont l'armateur économe a, par *quelque édit, réformé la cuisine;* toi dont la table maigre et systématiquement flanquée du plat de *fayots* et de la pièce de bœuf salé, contraint tes passagers à mettre en pratique la sentence qu'Harpagon voulait graver en lettres d'or; que de soucis, que de reproches, que de sarcasmes n'as-tu pas à braver! En vain, par ta douceur, tes égards, ta prévenance, tu cherches à tromper un appétit déplacé; soins inutiles, efforts superflus. Le ventre n'a pas d'oreilles, et tes passagers insensibles t'accusent de leurs privations et te font un grief de leur gourmandise. Heureux encore si le sobriquet de capitaine *Pain-Sec*, qu'ils vont désormais accoler à ton nom, leur paraît une compensation suffisante de leur désappointement!

Pour mon compte, j'aime assez les passagers. Outre la diversion que leur présence fait à la monotonie souvent fatigante d'une longue traversée, c'est un intéressant et fertile sujet d'observations que cette diversité d'individus et de caractères presque tous bien dessinés, et d'autant plus facile à saisir qu'ils peuvent moins se dissimuler.

Pour bien connaître un homme, disent les marins, il faut le voir à la mer.

Car il n'est plus possible de se déguiser; et d'abord pourquoi le ferait-on! Étrangers les uns aux autres, chacun est le centre de son cercle, et l'absolue nécessité de vivre ensemble contraint le plus mauvais coucheur d'accommoder ses angles à ceux de son voisin. Et puis, comment le ferait-on? toujours en présence, resserrés dans un espace étroit qui ne permet pas de se soustraire aux regards même indifférens, pourrait-on conserver sur son visage un masque incommode qu'on ne saurait soulever sans se trahir? ce serait à en étouffer. Aussi, peu de jours suffisent pour lasser les plus obstinés; bientôt la contrainte cesse, la réserve disparaît; on se rapproche, on se case, et les petites aspérités de caractère, les petites passions n'étant plus comprimées par ce niveau puissant qu'on appelle à terre le bon ton, se montrent dans toute la nudité de leur naturel.

Le vernis du monde ne tient pas à l'air caustique de la mer.

Il n'en est pas toujours ainsi, sans doute, et quelquefois la discorde se met aussi du voyage; mais alors c'est qu'elle a pris quelques *pommes,* piqué les amours-propres, éveillé les jalousies, ou bien c'est que les vivres manquent.

Pour en revenir, comme disent nos orateurs de gaillard-d'avant, c'est un curieux spectacle que celui que présente cette foule de gens accourant, par des routes différentes, des points les plus opposés de la société, se réunir à bord d'un navire, comme dans un étroit défilé; cet assemblage hétérogène d'hommes et d'existences disparates, soumis aux mêmes lois, assujettis aux mêmes privations, exposés aux mêmes dangers; cette confusion de rangs et de positions sociales hurlant d'effroi de se trouver égaux.

Et certes il est peu de sociétés plus mélangées que celles qui se rassemblent autour de la table de roulis d'un navire. Autant de places que de romans, autant d'individus que d'épisodes; car un voyage d'outre-mer marque dans la vie d'un homme; on ne s'y résout pas sans de fortes raisons, et tout le monde ne s'embarque pas, comme ce fils d'un de nos grands capitaines, pour essayer des chiens de chasse.

Ce sont des employés de toutes sortes, des administrations ou du gouvernement, civils ou militaires, existences à tant par jour, pour qui le voyage n'est qu'un acheminement vers un grade supérieur, un degré de l'échelle hiérarchique;

Ou des colons attirés dans la métropole par l'aimant du plaisir, et qui, après avoir joué à Paris, grâce à la facilité des bailleurs de fonds, le rôle brillant de riches planteurs, retournent sur leurs habitations jouir du bénéfice des lois coloniales, bien empressés de solder le prix de leur passage, hypothéqué souvent sur la récolte prochaine;

Ou de jeunes créoles qui, venus en France pour suivre leurs études, s'y sont faits petits seigneurs, grâce à leur mérite d'*Américains*, parlant nègres et cannes à sucre, et s'occupant fort





Desjardins sc.

Côtes de Normandie

peu de leur éducation, dont les certificats les plus positifs se résument en mémoires de tailleurs ou de bottiers;

Ou des artisans parvenus, à force de travail et d'activité, à ramasser un mince avoir qui suffit à leur peu d'ambition, classe honnête et respectable, et moins nombreuse de beaucoup que celle de ces gens plus déliés, adroits pêcheurs en eau trouble, qui rapportent une fortune dont ils seraient bien embarrassés d'analyser les causes, et dont la plupart oublient à leur retour de reprendre leur conscience, que, suivant l'usage, ils avaient laissée en passant entre les mains du *bonhomme Tropique;*

Ou de joyeux héritiers que la mort inattendue d'un parent appelle au partage de ses biens. Comme ils sont rians, comme ils sont aimables, peu exigeans, satisfaits de tout! rien ne les émeut, rien ne les contrarie; le mal de mer, l'ennui, la gêne du voyage, le vent contraire même, que leur importe? le défunt est bien mort : ils ont l'acte légal dans leur poche. Les voyez-vous? ils n'ont pas osé se fier à l'un d'eux, ils ont voulu venir tous, tant est grande leur impatience de palper la bienheureuse succession. Mais quel sera leur désappointement quand ils s'apercevront que cette fortune si claire sur le papier est plus fictive que réelle;

Ou des marchands petits et grands, de tout âge et de toute condition, qui quittent ou rejoignent leurs comptoirs, gens méthodiques et calculateurs, pour qui le voyage n'a qu'un intérêt proportionnel aux chances du gain qu'ils comptent faire sur les marchandises qu'ils accompagnent. Ames solides, imaginations cubiques, insensibles à tout ce que leur existence offre d'animé et de pittoresque, froids et secs comme un résultat arithmétique. Leur poésie, à eux, c'est le tant pour cent, et sous ce rapport ils sont poètes jusqu'au bout des ongles. Espèce nombreuse d'ailleurs, dont le pacotilleur n'est qu'une variété.

Le pacotilleur (et je ne range pas sous cette dénomination tous ceux qui prennent une pacotille, mais ceux-là seulement dont le métier est d'en faire), le pacotilleur est le complément indispensable de toute traversée; il a son caractère à lui, il est type. Bon vivant, joyeux compagnon, il aime à poser; quand les passagers ont quelque plainte à faire, c'est lui qui porte la parole; bavard comme un compte-rendu, taquin comme un journaliste, égoïste comme un colimaçon, il n'a pas d'usage et fait des calembourgs. C'est un répertoire de gravelures et de quolibets. Il connaît son compas, sait un peu gouverner, et monte dans les haubans. Quand on vire de bord, c'est lui qui prend la barre. Il flatte le capitaine, assiége le cuisinier, et rit avec les matelots. C'est l'effroi du mousse et la bête noire du second. Rompu à toutes les habitudes de la navigation, le moment de son triomphe est le commencement du voyage, alors que les passagers, atteints du mal de mer, restent léthargiques dans leur cabane. Seul présent aux repas, il tient tête au capitaine, touche à tous les plats, parle en mangeant, mange en parlant, faisant un bruit de fourchette et de mâchoire à faire honte à frère Jean des Entommeures. Du reste, il n'est pas méchant, entend la plaisanterie, mange bien, boit mieux et pousse à la consommation.

Telles sont à peu près les spécialités qui se présentent à la première inspection parmi les passagers. Mais ce n'est encore qu'une partie (la plus compacte, il est vrai) de ces myriades de voyageurs qui vont delà l'Océan, à la recherche des bouches du Pactole. C'est le groupe principal du tableau, dont les accessoires variés de teintes et de détails animent et complètent l'ensemble. C'est le premier plan, le fond d'une cargaison, dont le fret à *la cueillette* vient faire le plein.

Mais ici plus d'analogie relative; les traits généraux s'effacent, les points de ressemblance disparaissent. C'est une multitude confuse, sans physionomie arrêtée; c'est une cohue de gens isolés, marchant au hasard, les yeux fixés sur l'astre qui les guide, météore trompeur, feu follet qu'ils prennent pour une étoile.

C'est un écoulement continuel de carrières avortées, d'existences indécises qui cherchent un point d'appui. C'est un impôt levé sur la population par l'espoir, le malheur, l'envie ou la paresse, auquel tous les vices de la société, toutes les inconséquences de la civilisation viennent fournir leur contingent.

Avez-vous assisté quelquefois au départ d'un navire? Avez-vous remarqué parmi les passagers ces gens à figures exaltées et joyeuses, groupés autour du cabestan, rangés sur la lisse, regardant en l'air se déployer les voiles, ou faisant bruyamment leurs adieux, et qui semblent tout fiers de se voir et d'être vus à bord d'un vaisseau? A la gaucherie avec laquelle ils gênent le travail des matelots, à leur allure étonnée et indécise qui contraste si fort avec l'air d'assurance qui se peint sur leur visage, on devine aisément qu'ils font leur premier voyage : ce sont mes gens.

Voyez comme leurs yeux pétillent d'impatience, comme ils regardent en pitié cette patrie qu'ils abandonnent, comme ils semblent confians dans leur destinée : leur avenir est si pur, si brillant! Chacun d'eux a son projet, chacun a fait son rêve, a bâti son château, un beau château, je vous assure, construit avec amour, riche d'ornemens, vaste de proportions, et d'une exécution si facile; car, selon eux, le plus fort est fait, ils sont embarqués, ils sont partis, et chaque instant les rapproche de ce pays de Cocagne, de

cette terre de Chanaan, qui doit réaliser les illusions dorées.

Illusions, vous dis-je; car sur la totalité de ces coureurs de fortune, combien peu connaîtront le succès!

Mais au moment du départ ils n'en doutent pas. Les objets qu'ils n'aperçoivent qu'à travers l'éloignement leur paraissent revêtus des formes qu'ils leur prêtent et d'une séduisante vérité. C'est l'effet du mirage.

Il en est quelques-uns cependant dont l'espoir est fondé, parce qu'il est basé sur l'habitude du travail : ce sont les artisans, les gens de métier, qui, chargés seulement de leurs dieux lares sous la forme de solides outils, n'emportent pour pacotille que deux bons bras et *le fonds qui manque le moins*.

Mais ces jeunes gens aux sentimens orgueilleux, victimes d'une éducation déplacée, qui du collége de retour au logis, rougissent de mêler leur docte personne aux détails communs des travaux paternels, et, se fiant au destin, vont promener en d'autres lieux leur inutilité contemplative, que feront-ils dans ces colonies où tout est positif, où pour réussir il faut payer de sa personne, et surtout

Prendre, au lieu d'un Platon, le guidon des finances?

Et ces habiles, légers d'argent et de conscience, génies souples et inventifs, à la piste de l'occasion, qui, pour arriver plus promptement à leur but, se reposent un peu sur leur industrie et beaucoup sur leur adresse? pauvres dupes, ils ne savent pas qu'ils auront affaire à plus fins qu'eux;

Et ces incapables, à l'humeur changeante, qui, toujours amoureux de ce qu'ils n'ont pas, papillonnent d'essais en essais, et, après avoir frappé à toutes les portes de la fortune, ne s'arrêtent qu'à celle de l'hôpital?

Et ces jeunes évaporés, aux passions précoces, dont la conduite pourrait devenir intéressante pour le procureur du roi, et qu'un conseil de famille, craignant pour un nom honorable, envoie se corriger ou se faire pendre ailleurs?

Et ces hommes à projets, à perfectionnemens, qui, tout chauds encore de leurs inventions, si belles dans leur cerveau, sont tout étonnés au moment de l'exécution de rencontrer une nature nouvelle et des obstacles locaux qu'ils n'avaient pas fait entrer dans leurs calculs?

N'en ai-je pas vu s'embarquer pour aller monter dans les colonies une fabrique de chandelles? sans doute ils comptaient sur la graisse des *kabris*.

Et ces crédules enthousiastes, qui, séduits par des récits exagérés, croient encore aux *Eldorados*, rêvent cocotiers et palmistes, et ne supposent pas que l'on puisse être malheureux dans un pays où mûrit l'ananas?

Et ces pauvres diables, recrues abusées des entreprises philantropiques, à qui l'on fait voir des places, des propriétés, des biens en perspective, et qui, sur la foi d'un engagement insidieux, vont porter leurs travaux et leurs forces sur une terre étrangère que leur sueur européenne ne parviendra pas à féconder? on leur a promis les îles fortunées, on les envoie au *Guazacoalco*.

Que vous dirais-je? et pourquoi continuer cette interminable galerie? En un mot, imaginez tout ce que l'esprit humain peut concevoir de projets, enfanter d'extravagances, empailler d'illusions, et vous ne resterez pas en dessous de la réalité.

Ne croyez donc plus aux oncles d'Amérique. N'écoutez pas les *Bellerose* du siècle, défiez-vous des fortunes d'outre-mer, et si l'on vous en parle, faites un soupir ou un sourire, levez les épaules, et « *dites que le temps est beau.* »

Bien ou mal, j'ai cherché dans cet article à constater l'individualité des personnages qui constituent à bord d'un navire ce que l'on appelle les *non-combattans*. Il nous reste à les voir agir, à observer leurs mœurs et leurs habitudes à la mer, à les considérer enfin sous le point de vue maritime; c'est ce que j'essaierai un jour ou l'autre.

VARIÉTÉS.

Capture et exécution D'UN PIRATE.

I.

L'Alcion, couvert de toile que gonflait légèrement une jolie brise du N.-N.-E., *l'Alcion*, élégant trois-mâts sorti depuis vingt-deux jours des eaux de la Gironde, voguait sur les belles mers que rencontre le navigateur avant d'entrer dans les débouquemens des Antilles.

Le dernier quart de la journée marine était commencé depuis long-temps, lorsqu'un matelot, que la rectification de quelque voile avait appelé dans les hautes parties de la mâture, signala la présence d'un navire dans l'horizon, qui, depuis le matin, était resté constamment désert.

On fit peu d'attention à bord de *l'Alcion* à cette annonce; si l'officier de quart, jeune marin artiste, qui, au grand déplaisir du capitaine, se plaisait, pour rompre la monotonie du service, à en décrire les accidens dans les colonnes du journal du bord, n'eût, par curiosité, porté les yeux

dans l'air signalé par le gabier, personne ne se fût inquiété quel pouvait être le bâtiment qui semblait passer au large.

La chaleur commençait à prendre cette force énervante qui, sous ce ciel torride, fait chercher aux matelots les plus endurcis l'abri protecteur des tentes ou du moins l'ombre des voiles. Presque tout l'équipage du trois-mâts bordelais se livrait déjà à une demi-somnolence qui fait le bonheur des matelots dans ces heures d'accablement.

Le lieutenant lui-même, après avoir inscrit à la colonne des remarques le signalement fait par le matelot, s'était à demi couché sur une cage à poule que protégait le tendelet dont était couvert l'arrière, et attendait patiemment en fumant son cigare que l'approche de midi lui permît de commencer ses calculs astronomiques. Son octant était déposé auprès de lui.

« Lieutenant, dit alors à cet officier un des marins de bordée, le navire aperçu par Jacques Gossent a joliment grossi depuis une demi-heure. Ça m'a l'air qu'il pourrait bien gouverner sur nous. »

Le jeune homme ne négligea point cette observation.

En effet, ce navire arrivant grande largue sur *l'Alcion*, l'avait déjà assez gagné pour que l'on pût reconnaître en lui un brick de guerre, qu'à sa structure rase et élancée l'on pouvait juger sorti des chantiers américains.

Le lieutenant fit avertir le capitaine. Celui-ci fut aussitôt sur le pont. Sa longue-vue se fut à peine dirigée sur le bâtiment suspect, que ne doutant pas à sa manœuvre, et surtout aux parages dans lesquels ils se trouvaient, que ce ne fût un des forbans qui désolaient alors l'archipel des Caraïbes, il donna ordre de laisser arriver et de gréer les bonnettes pour prendre chasse au plus vite.

C'est un malheur attaché à tous les archipels dont les rivages, découpés de golfes, de baies et de criques nombreux, offrent des asiles sûrs aux pirates, d'être constamment sillonnés et ensanglantés par leurs navires.

Nous avons vu dans un précédent article toutes les avanies qu'a dû essuyer le commerce européen dans le Levant avant que les marines française et anglaise aient pu balayer les nombreux forbans qui se réfugiaient au milieu des rochers de l'archipel grec; le commerce des Indes occidentales ne s'est point trouvé exposé à de moindres malheurs. Les refuges que présentent ces îles nombreuses qui se déploient sur la vaste contrée maritime qu'embrasse les deux Amériques sous le nom de golfe du Mexique, firent de tout temps choisir par les pirates ces mers comme théâtre de leurs exploits, et ses baies ou ses îlots comme lieu de leur retraite.

C'est ainsi qu'après avoir été si long-temps infestés par les armemens de la flibusterie, ces parages se couvrirent, à la faveur des guerres de l'indépendance américaine, de forbans si nombreux, que la terreur qu'ils jetèrent sur ces mers porta un coup terrible au commerce de toutes les Antilles.

C'est à cette dernière époque que se rattachent les faits rapportés dans ce récit.

Bien que *l'Alcion*, forçant de voiles, déployât toute la vitesse dont il était susceptible pour s'éloigner de son ennemi, le brick pirate, qui n'avait pourtant rien ajouté à sa voilure, voguait sur son sillage avec une rapidité qui ne dut pas lui laisser l'espoir de gagner la nuit, dont l'obscurité eut pû lui permettre d'échapper à une capture que chaque instant rendait de plus en plus inévitable.

Vers cinq heures du soir, le forban, se trouvant par son travers, lui intima l'ordre d'amener en lui envoyant toute sa bordée. Le tir fut si juste, que le capitaine, sentant l'inutilité d'une résistance, commanda tout de suite d'amener le pavillon blanc qui flottait à la corne d'artimon.

Une chaloupe montée par une vingtaine d'individus, dont les physionomies autant que le délabrement des habits et les armes annonçaient la profession, se détacha du brick et nagea vers *l'Alcion*, qui, sur l'ordre du pirate, venait de se mettre en panne.

Cette chaloupe n'eut pas plus tôt touché le flanc du trois-mâts marchand, que l'officier et les matelots qui la montaient prirent possession de ce bâtiment, et ordonnèrent à son équipage de se rendre à bord du pirate. Un canot et la yole furent aussitôt mis à la mer, et les malheureux y descendirent au nombre de seize.

Le canot fut le premier qui aborda le bâtiment ennemi. Les cris dont fut suivi son accostement ayant fait redouter quelque atrocité aux quatre marins qui montaient la yole, au lieu de continuer leur route, ils s'empressèrent de changer de direction; mais la mitraille de plusieurs caronades interrompit bientôt leur fuite, ils disparurent au milieu des débris de leur embarcation.

Ils ne s'étaient point trompés sur le sort de leurs compagnons. Quelques instans après qu'au nombre de quatorze ils eurent franchi les bastingages du brick, quatorze cadavres furent, pardessus l'autre bord, jetés à la mer.

L'auteur de cette barbarie était le célèbre Gibbs. Cet aventurier, capitaine depuis quelques mois seulement d'un croiseur pirate, avait déjà acquis une sanglante célébrité parmi les forbans qui, sous le pavillon colombien, désolaient alors ces parages.

Né d'une famille honnête de l'île de Rhode, il avait pris de bonne heure du service sur un des bâtimens militaires de l'alliance américaine. Plusieurs courses et une capture l'ayant dégoûté de

la vie maritime, il abandonna cette carrière pour suivre celle du commerce. Une succession de deux mille dollars qu'il recueillit à cette époque lui permit d'ouvrir à Boston un établissement qui ne tarda pas à crouler sous les revers multipliés dont furent brusquement suivis les légers bénéfices que lui avait offerts d'abord un plus chanceux avenir.

Gibbs, ayant achevé de dissiper dans une vie désordonnée ce qu'il put recueillir de son désastre industriel, reprit sa première carrière, bien résolu à en tenter les hasards les plus aventureux. S'étant embarqué sur *le Jean*, navire armé en destination de Sainte-Marguerite, il ne tarda point à le déserter pour prendre service sur un bâtiment colombien : ce bâtiment, *la Maria*, avait pour capitaine sir Bell.

Gibbs était trop adroit pour ne point s'apercevoir des avantages qu'il pouvait tirer des dispositions de l'équipage ; ces hommes, ramassis de tout ce que les nations maritimes avaient eu de plus vicieux et de plus désordonné, et qui se trouvaient réunis sur ce point par la même raison qui dans le cœur humain fait affluer les humeurs vers les parties malades, se plaignaient hautement du peu de bénéfice que présentait une course exclusivement dirigée contre les Espagnols. Gibbs, ayant bientôt gagné leur confiance en s'associant aux récriminations qu'ils lançaient contre leurs officiers, fomenta tellement leur mécontentement en leur rappelant les immenses avantages qu'ils trouveraient à remplacer leur pavillon colombien par le pavillon noir, et en courant contre les navires de toutes les nations, au lieu de languir dans une stérile croisière contre le commerce espagnol, qu'un jour que *la Maria* voguait tranquillement dans les eaux de Cuba, l'équipage, s'étant mis en pleine insurrection, s'empara de l'état-major et le déposa dans une des petites baies de cette île.

Gibbs, après cet important résultat, eût pu aisément prendre le commandement du corsaire ; mais comme il eût encore trouvé de nombreuses rivalités dans ses compagnons, il préféra laisser s'user tour à tour ceux qui pouvaient le lui disputer et dont il connaissait l'insuffisance, s'appliquant d'un autre côté à faire sentir la nécessité de ses lumières et de ses services.

C'était à lui que l'on était forcé d'avoir recours dès que s'offraient quelques difficultés de manœuvres, comme c'étaient ses conseils qui fixaient les opinions dès qu'elles étaient rendues flottantes par la présence de quelque danger.

Cette influence, qu'il devait autant à ses connaissances qu'au courage féroce dont il donnait l'exemple dans toutes les rencontres, ne tarda point à réaliser les vœux ambitieux qu'il avait cachés sous ses dehors de modestie et d'abnégation ; ceux-là mêmes dont il eût redouté la jalousie, trouvant en lui une supériorité qui n'avait rien de blessant pour eux, furent les premiers à le prier de prendre un commandement dont ils le déclarèrent le plus digne.

C'est de cette époque que datent les exploits, si l'on peut donner ce nom à des massacres, sur lesquels s'éleva la réputation de cet aventurier célèbre.

Les relations qu'il parvint à lier avec un négociant de la Havane lui permirent de fixer tous ses calculs sur les moyens de rendre ses courses plus productives, n'ayant besoin de conduire ses prises qu'au cap Antonio, où la livraison qu'il en faisait à son correspondant les mettait aux risques et périls de ce dernier.

Durant trois ans entiers, l'atroce précaution que prenait ce pirate de massacrer les équipages des bâtimens qu'il capturait, le fit échapper aux croisières française, anglaise et américaine qui veillaient sur ces mers.

Un fait qui suivit de quelque temps celui que nous avons rapporté, fut le dernier acte de barbarie dont la vie de ce forban devait être souillée.

Etant parvenu à amariner, après une longue chasse, *la Phébé de Charleston*, furieux de trouver cette embarcation, dont la marche légère l'avait fait toute une journée compromettre sa mâture sous une voilure excessive, sans autre chargement que son lest, il fit garotter aux mâts tous les marins qui la montaient, puis ordonna de mettre le feu à ce navire.

Une mort infamante devait être la tardive punition, mais la juste punition de tous ces crimes. Pris en 1830, au retour d'un voyage que le désir d'offrir ses services au dey d'Alger, alors en guerre avec la France, lui avait fait entreprendre, il fut traduit devant le tribunal d'un des principaux ports des Etats-Unis, sous la prévention du meurtre de Williams Robert, officier du brick américain *Vincyard*, commis sur les hautes mers, le 22 novembre 1830.

Condamné à mort pour ce fait, dont il repoussa toujours la culpabilité, Gibbs demanda que l'on déléguât près de lui un de ses juges auquel il pût confesser, avant de mourir, tous les forfaits dont il s'était couvert durant sa carrière. Ses aveux portèrent à quarante le nombre des navires qui furent pillés sous ses ordres, et à plus de vingt celui des équipages qu'il fit massacrer.

II.

EXÉCUTION.

Il y avait une foule immense, dès neuf heures du matin, sur le lieu de l'exécution ; la baie offrait un aspect très-animé ; elle était entourée de plus de cent bateaux de toutes grandeurs, chargés de curieux attirés par cet horrible spectacle. Vers onze heures un quart, Gibbs et Wan-

sley sortirent du fort où ils étaient renfermés depuis leur arrivée dans l'île. Gibbs était vêtu d'une juste-au-corps bleu, d'un culotte blanche, et il portait un bonnet blanc; sur le bras gauche de son juste-au-corps était représentée une ancre façonnée avec du ruban blanc. Wansley portait un fourreau de toile blanche, une culotte blanche et un bonnet blanc, le tout garni de ruban noir. Les patiens marchèrent d'un pas ferme du fort à la potence qui était dressée sur le côté occidental de l'île, faisant face à la ligne nord du seul arbre qu'on y remarque.

Aussitôt qu'ils furent arrivés au lieu fatal, M. Réad, assistant du bourreau des Etats-Unis, ajusta la corde; elle était disposée de façon que les pirates, une fois pendus, devaient rester sur la place, au lieu d'être descendus sur l'échafaud, comme il a été jusqu'à présent d'usage de le faire. L'échafaud était élevé à une hauteur d'environ treize pieds; deux cordes de près d'un pouce de diamètre étaient passées dans des poulies qui étaient placées l'une et l'autre à chaque extrémité de la poutre; à un des bouts de chacune de ces cordes étaient attachés cinq poids de cinquante-six livres; les autres bouts étaient liés ensemble, et le nœud qui les unissait était placé sur un billot, entre les deux pieux extérieurs; au milieu de la grande corde, on en avait attaché une plus petite et d'un huitième de pouce de diamètre, assez longue pour faire un nœud coulant.

Vers onze heures et demie, les patiens furent amenés sous les potences; la plus petite corde fut sur-le-champ fixée à leur cou, et, presque immédiatement, Gibbs, d'après sa demande, adressa le discours suivant au peuple assemblé : « Bons citoyens, qui me voyez ici la corde au cou, prêt à paraître devant ce Dieu juste que j'ai si souvent offensé, écoutez-moi : Employé, dès ma jeunesse, à bord d'un vaisseau de guerre, je fis un serment, lequel, à toute autre époque, m'eût paru horrible; je le tins, et je devins assassin. J'espère que mon sort vous servira d'exemple à tous. Je dois le jour à des parens respectables, qui me donnèrent une bonne éducation, dont j'ai fait un tout autre usage que celui qu'ils en attendaient; cependant j'espère que le Seigneur rendra ma mort aussi douce que si je mourais sur le duvet. » Le prisonnier raconta ensuite jusqu'à quel point il s'était rendu coupable en versant le sang d'un si grand nombre de ses semblables, mais sans entrer dans aucune particularité. Il finit en reconnaissant la justice de la sentence de mort prononcée contre lui. « Je meurs, ajouta-t-il, avec la confiance que j'emporte avec moi le pardon des hommes que je laisse dans ce monde que je vais quitter pour jamais. »

Aussitôt qu'il eut fini de parler, Wansley demanda un des ecclésiastiques pour le prier de chanter une partie de psaume; le ministre y consentit, et Wansley se joignit à lui, ainsi que plusieurs de ceux qui l'entouraient; il s'adressa ensuite aux spectateurs; il reconnut également la justice de sa condamnation; déclara que, pendant long-temps, il avait vécu dans une pieuse et respectable famille; qu'il suivait en tout point les préceptes de la religion, mais qu'il n'avait pu résister au penchant qui l'entraînait au mal; il avertit tous les assistans de se défier d'eux-mêmes, ajoutant que, quoiqu'ils ne fussent ni des voleurs ni des assassins, ils n'en devaient pas moins faire pénitence; enfin il pria pour son camarade Gibbs, et termina son allocution en demandant les prières de tous ceux qui assistaient au juste châtiment qu'il allait recevoir.

Dès qu'il eut cessé de parler, Gibbs appela un médecin qui était de service, et lui demanda, à voix basse, quelle était la manière la plus douce de mourir, si c'était de retenir son haleine ou de respirer; le médecin fut d'avis qu'il ne devait faire aucun effort, mais laisser un libre cours à sa respiration. Quelques secondes après cette dernière consultation, Gibbs donna le signal et annonça qu'il était prêt, en laissant tomber un mouchoir qu'il avait à la main, et sur-le-champ les valets du bourreau coupèrent, d'un coup de hache, le nœud par lequel les deux cordes qui soutenaient les poids étaient attachées; les poids tombèrent, et les prisonniers furent enlevés aussi haut que le permit la longueur des cordes auxquelles les poids étaient attachés. Wansley cessa de vivre au bout d'une minute; on croit que le poids de son corps servit à abréger son agonie; il parut ne ressentir qu'une légère douleur, et lorsque la corde fut presque coupée, il joignit fortement les mains, dans l'attitude d'un suppliant, et elles se tinrent dans cette position jusqu'à ce que cette corde fût entièrement coupée. Gibbs resta parfaitement calme l'espace d'une minute après avoir été suspendu; mais alors il commença à se débattre violemment; il élevait les mains, quoiqu'il eût les bras liés derrière le dos; il s'efforçait d'aider à sa respiration : sans doute il voulait suivre jusqu'à la fin les avis du médecin; il continua à se débattre pendant cinq ou six minutes, — puis il expira (1).

Le capitaine Lecomte.

(1) Quelque active que soit la surveillance exercée par les marins de guerre des grandes nations, les pirates infestent continuellement certains parages de l'Océan, et les terribles exemples qu'offre la punition de ceux que l'on atteint n'en diminuent pas le nombre. Il y a peu d'années qu'un aventurier, du nom de Benoît Soto, fut condamné par la cour martiale de Gibraltar, après s'être, pendant dix ans, livré à des actes d'une cruauté inouie. Quand ce misérable eut entendu sa sentence de mort, il demanda tranquillement du feu pour allumer son cigare, et se laissa reconduire à la prison avec une insouciance qui fait déplorer que de tels hommes n'appliquent pas à de belles actions le sang-froid dont les a doués la nature.

BIOGRAPHIE.

—

Villaret-Joyeuse.

Né à Auch, en 1746, d'une ancienne famille de Gascogne, le comte Louis-Thomas Villaret-Joyeuse fut d'abord destiné à l'état ecclésiastique; mais son caractère ne se plia pas aux vues de sa famille : la nature ne se conforme pas toujours aux intentions des parens.

Le jeune Villaret entra dans les gendarmes de la maison du roi. Une affaire d'honneur, dans laquelle il tua son adversaire, le força bientôt de quitter son corps et de prendre parti pour la marine. Il se rendit à l'Ile-de-France, dont M. de Ternay, son parent, était gouverneur, et se fit bientôt tellement remarquer, qu'il obtint un commandement, et fut chargé de missions très-importantes pour Haïder-Aly et divers autres chefs indiens. Il s'en acquitta avec un très-grand succès, et y déploya tant de talens, que le bailli de Suffren lui confia divers commandemens.

Au retour d'une longue croisière, qui ne permettait pas à la frégate qu'il montait de reprendre la mer, on lui confia le soin de prévenir M. de Peinier, qui avait été envoyé avec une division pour nettoyer la rade de Madras, que l'escadre anglaise, beaucoup plus forte que la sienne, avait paru sous Ceylan. Le brave Suffren, en lui donnant cette commission avec la corvette *la Nayade*, de 18 canons, lui dit :

« Je vous ai choisi, parce que j'ai besoin d'un » homme de tête; faites tout ce que vous pourrez » pour remplir votre mission; je vous donne » carte blanche. Vous serez chassé en allant ou » en revenant; sans doute vous serez pris, mais » vous vous battrez bien : c'est ce que je veux. »

Villaret-Joyeuse, assez heureux pour prévenir M. de Peinier, fut effectivement chassé en revenant, par *le Spectre*, vaisseau anglais de 64 canons; il dit à son équipage, qui n'était que de cent vingt hommes : « Ce n'est qu'un bâtiment » armé par la compagnie des Indes (il savait le » contraire) : des braves comme vous ne se » laisseront pas prendre par des marchands. »

Aussitôt tout se dispose pour le combat; bientôt il est engagé malgré l'énorme disproportion des forces; Villaret ne se rendit qu'avec huit pieds d'eau dans la cale et coulant bas.

Le capitaine du vaisseau anglais vint recevoir Villaret à son arrivée à bord, et en lui rendant son épée, que celui-ci lui avait remise, il lui dit : « Monsieur, vous nous donnez une belle corvette, » mais vous nous l'avez vendue bien cher. » Il est inutile d'ajouter que le capitaine Villaret fut traité avec tous les égards dûs à la bravoure et au courage malheureux.

L'amiral anglais, devant lequel il parut à Madras, voulant témoigner son admiration, ne le reçut pas comme prisonnier.

Cette affaire compléta la réputation de Villaret-Joyeuse, que l'on regarda dès-lors comme un des meilleurs officiers de la marine royale. Le bailli de Suffren demanda pour lui la croix de Saint-Louis, le grade de lieutenant de vaisseau, et lui donna le commandement de la frégate *le Coventry*, avec laquelle il termina la campagne. Il ne revint en France qu'en janvier 1785.

Au départ du bailli du Suffren, qui eut lieu à la fin de 1783, Villaret eut l'ordre d'aller à Batavia pour traiter avec la Compagnie hollandaise d'intérêts importans. A son arrivée dans le pays, il salua la ville selon l'usage; mais comme les Hollandais mirent de la lenteur à lui rendre le salut, Villaret s'embossa pendant la nuit, et fit signifier que si le lendemain on ne lui rendait pas coup pour coup, il foudroierait la place. La menace fit son effet : le lendemain, aux premiers rayons du soleil, ils rendirent le salut, et Villaret négocia avec tant de dignité et de fermeté, qu'il obtint du gouvernement tout ce qu'il demandait.

En 1791, il commandait à Lorient la frégate *la Prudente*, avec laquelle il gagna Saint-Domingue, où il se trouva lors des premiers troubles de cette colonie. Il ne rentra en France qu'après le changement de pavillon.

Sa réputation le porta bientôt à la tête des armées navales de l'Océan, quoique ses principes, plutôt contraires que favorables à la révolution, fussent bien connus; et il montra tant de courage dans un poste si difficile, qu'il le conserva plusieurs années.

On sait combien la journée du 13 prairial an 2 (1) aurait été brillante pour la marine, sans la faute de quelques capitaines inexpérimentés qui laissèrent couper la ligne. Jean-Bon Saint-André avait coutume de dire de lui : « Je sais que Villaret est un aristocrate; mais c'est un brave qui servira bien. » L'amiral s'opposa autant qu'il put à la sortie d'hiver qui eut lieu en l'an 3, mais il ne fut pas écouté, et le mauvais temps fit périr beaucoup de vaisseaux et une très-grande quantité de marins.

En l'an 4, Villaret déploya le plus grand courage dans un combat qui eut lieu sous l'île de Groix, contre des forces plus que doubles de celles qu'il commandait; son vaisseau même fut entouré par l'ennemi, et il fut sur le point d'être pris.

En l'an 5, Villaret, dont les vues étendues saisissaient avec sagacité tout ce qu'il pouvait y avoir de favorable ou de nuisible dans un projet quel-

(1) Voyez, au sujet de ce combat, l'ouvrage intitulé : *Victoires et Conquêtes des Français*, etc., t. 4, 5, 7 et 8.



Citoyen Ministre
le vice-amiral Thevenard me fit passer hier un decret portant
que tout militaire possesseur de Brevet commission ou lettres
de service expediees avec les signes odieux de la royaute
les fera passer au ministre dans le delai de deux mois
je le previens que jai demandé tous mes papiers a Lorient
pour faire ce triage mais il mest impossible de les
avoir et de te les faire passer par consequent avant lexpiration
du terme fixé parceque lordre ma eté communiqué trop tard
jen ai prevenu Larmée quoyque tu ne m'ayes rien dit
a ce sujet
je recus hier le decret relatif a la prise de toulon
les dispositions seront executée en ce qui concerne Lescad...

Villaret joyeuse

conque, se prononça fortement contre la grande expédition d'Irlande, annonça les malheurs presqu'inévitables qui en seraient la suite, et donna, pour n'en être pas témoin, sa démission, que le Directoire accepta.

En 1797, il fut nommé député du Morbihan au conseil des Cinq-Cents, où il embrassa le parti Clichien.

Condamné à la déportation, le 18 fructidor, Villaret échappa aux poursuites dirigées contre lui, et se rendit, en 1799, à l'île d'Oléron, d'où il fut rappelé peu de temps après par le gouvernement consulaire.

Chargé, en 1801, du commandement de la flotte expéditionnaire contre Saint-Domingue, il réunit sous ses ordres les forces navales de France, d'Espagne et de Hollande.

Ayant été nommé, en 1802, capitaine-général des îles de la Martinique et de Sainte-Lucie, il y fut attaqué par les Anglais en 1809, et rendit la Martinique, après avoir éprouvé, dans le fort Bourbon, le bombardement le plus terrible. Sa bravoure ne l'empêcha pourtant pas d'être blâmé dans un rapport fait par un conseil d'enquête; mais il ne put être jugé malgré ses demandes réitérées, et Napoléon lui fit écrire, en 1811, par le ministre de la marine, qu'après avoir examiné lui-même sa conduite, il le nommait au gouvernement général de Venise, et au commandement de la 4e division militaire.

Villaret mourut à Venise en 1812.

VARIÉTÉS.

—

UNE

Révolte sur un négrier.

Le capitaine Amédée était un bon marin; il avait commencé par être simple matelot, puis il devint aide-timonier. Au combat de Trafalgar, il eut la main gauche fracassée par un éclat de bois; il fut amputé, et congédié ensuite avec de bons certificats. Le repos ne lui convenait guère, et l'occasion de se rembarquer se présentant, il servit en qualité de second lieutenant à bord d'un corsaire. L'argent qu'il retira de quelques prises lui permit d'acheter des livres, et d'étudier la théorie de la navigation dont il connaissait déjà parfaitement la pratique. Avec le temps, il devint capitaine d'un lougre corsaire de trois canons, de soixante hommes d'équipage, et les caboteurs de Jersey conservent encore le souvenir de ses exploits. La paix le désola. Il avait amassé pendant la guerre une petite fortune qu'il espérait augmenter aux dépens des Anglais. Force lui fut d'offrir ses services à de pacifiques négocians, et comme il était connu pour un homme de résolution et d'expérience, on lui confia facilement un navire. Quand la traite des Nègres fut défendue, le capitaine Amédée devint un homme précieux pour les traficans de *bois d'ébène*. Ce qui lui fit le plus d'honneur parmi les marchands d'esclaves, ce fut la construction, qu'il dirigea lui-même, d'un brig destiné à la traite, fin voilier, long, étroit comme un bâtiment de guerre, et cependant capable de contenir un très-grand nombre de noirs. Il le nomma *l'Augusta*. Il voulut que les entreponts n'eussent que trois pieds quatre pouces de haut, prétendant que cette dimension permettait aux esclaves de taille raisonnable d'être commodément assis. « Et quel besoin ont-ils de se lever? Arrivés aux colonies, disait Amédée, ils ne resteront que trop sur leurs pieds! »

L'Augusta partit de Nantes un vendredi, comme le remarquèrent depuis des gens superstitieux. Les inspecteurs qui visitèrent scrupuleusement le brig ne découvrirent pas six grandes caisses de chaînes, de menottes, et de ces fers que l'on nomme, je ne sais pourquoi, *barres de justice*. Ils ne furent point étonnés, non plus, de l'énorme provision d'eau que devait porter *l'Augusta*, qui, d'après ses papiers, n'allait qu'au Sénégal, pour y faire le commerce de bois et d'ivoire. La traversée n'est pas longue, il est vrai; mais enfin le trop de précaution ne peut nuire. Si l'on était surpris par un calme, que deviendrait-on sans eau?

L'Augusta partit donc un vendredi, bien gréée et bien équipée de tout. Amédée aurait voulu peut-être des mâts plus solides; cependant, tant qu'il commanda le bâtiment, il n'eut point à s'en plaindre. Sa traversée fut heureuse et rapide jusqu'à la côte d'Afrique. Il mouilla dans la rivière de Joale (je crois), dans un moment où les croiseurs anglais ne surveillaient point cette partie de la côte. Des courtiers du pays vinrent aussitôt à bord. Le moment était on ne peut plus favorable; Daouda, guerrier fameux et vendeur d'hommes, venait de conduire à la côte une grande quantité d'esclaves, et il s'en défaisait à bon marché, en homme qui se sent la force et les moyens d'approvisionner promptement la place aussitôt que les objets de son commerce y deviennent rares.

Le capitaine Amédée se fit descendre sur le rivage, et fit sa visite à Daouda. Il le trouva dans une case en paille qu'on lui avait élevée à la hâte, accompagné de ses deux femmes, et de quelques sous-marchands et conducteurs d'esclaves. Daouda s'était paré pour recevoir le capitaine blanc. Il était revêtu d'un vieil uniforme bleu, ayant encore les galons de caporal; mais sur chaque épaule pendaient deux épaulettes d'or attachées au même bouton, et ballottant,

l'une par-devant, l'autre par-derrière. Un grand sabre de cavalerie était suspendu à son côté au moyen d'une corde, et il tenait à la main un beau fusil à deux coups de fabrique anglaise. Le capitaine Amédée le considéra quelque temps en silence ; après l'avoir examiné en connaisseur, il se tourna vers son second, et lui dit : « Voilà un gaillard que je vendrais au moins mille écus à la Martinique. »

On s'assit à l'ombre, en face d'un panier de bouteilles d'eau-de-vie, et Daouda donna le signal de faire venir les esclaves qu'il avait à vendre.

Ils parurent sur une longue file, le corps courbé par la fatigue et la frayeur, chacun ayant le cou pris par une fourche longue de plus de six pieds, dont les deux pointes étaient réunies vers la nuque par une barre de bois.

A chaque esclave mâle ou femelle qui passait devant lui, le capitaine haussait les épaules, trouvant les hommes chétifs, les femmes trop vieilles ou trop jeunes, et se plaignant de l'abâtardissement de la race noire. Cependant, tout en critiquant, il faisait un premier choix des noirs les plus robustes et les plus beaux. Ceux-là, il pouvait les payer au prix ordinaire ; mais, pour le reste, il demandait une forte diminution. Daouda, de son côté, défendait ses intérêts, vantait sa marchandise, parlait de la rareté des hommes et des périls de la traite. Il conclut en demandant un prix pour les esclaves que le capitaine voulait charger à son bord.

Aussitôt que l'interprète eut traduit en français la proposition de Daouda, Amédée manqua de tomber à la renverse, de surprise et d'indignation ; puis, murmurant quelques juremens affreux, il se leva comme pour rompre tout marché avec un homme aussi déraisonnable. Alors Daouda le retint ; il parvint avec peine à le faire rasseoir ; une nouvelle bouteille fut débouchée, et la discussion recommença. Ce fut le tour du noir à trouver folles et extravagantes les propositions du blanc. On cria, on disputa long-temps, on but prodigieusement d'eau-de-vie ; mais l'eau-de-vie produisait un effet bien différent sur les deux parties contractantes : plus le Français buvait, plus il réduisait ses offres ; plus l'Africain buvait, plus il cédait de ses prétentions ; de sorte qu'à la fin du panier on tomba d'accord. De mauvaises cotonnades, de la poudre, des pierres à feu, trois barriques d'eau-de-vie, cinquante fusils mal raccommodés, furent donnés en échange de cent soixante esclaves. Le capitaine, pour ratifier le traité, frappa dans la main du noir, plus qu'à moitié ivre, et aussitôt les esclaves furent remis aux matelots français, qui se hâtèrent de leur ôter leurs fourches de bois, pour leur donner des carcans et des menottes en fer.

Restait encore une trentaine d'esclaves ; c'étaient des enfans, des vieillards, des femmes infirmes. Le navire était plein. Daouda, qui ne savait que faire de ce rebut, offrit au capitaine de les lui vendre pour une bouteille d'eau-de-vie la pièce. L'offre était séduisante ; Amédée prit les vingt plus sveltes des trente esclaves. Alors Daouda ne demanda plus qu'un verre d'eau-de-vie pour chacun des dix restans. Amédée réfléchit que les enfans n'occupent que demi-place, il prit donc trois enfans ; mais il déclara qu'il ne voulait plus se charger d'un seul noir. Daouda, voyant qu'il lui restait sept esclaves sur les bras, saisit son fusil, et coucha en joue une femme qui venait la première : c'était la mère des trois enfans. «Achète, dit-il au blanc, ou je la tue ; un petit verre d'eau-de-vie, ou je tire. — Et que diable veux-tu que j'en fasse? » répond Amédée. Daouda fit feu, et l'esclave tomba par terre. «Allons, à un autre, s'écria Daouda en visant un vieillard tout cassé. Un verre d'eau-de-vie, ou bien...... » Une de ses femmes lui détourna le bras, et le coup partit au hasard. Elle venait de reconnaître, dans ce vieillard que son mari allait tuer, un *guisiot* ou magicien qui lui avait prédit qu'elle serait reine. Daouda, que l'eau-de-vie avait rendu furieux, ne se posséda plus en voyant qu'on s'opposait à ses volontés ; il frappa rudement sa femme de la crosse de son fusil, puis, se retournant vers Amédée : «Tiens, dit-il, je te donne cette femme. Elle est jolie. » Amédée la regarda en souriant ; puis il la prit par la main : « Je trouverai bien où la mettre, » dit-il. L'interprète était un homme humain ; il donna un tablier de coton à Daouda, et lui demanda les six esclaves restans. Il les délivra de leurs fourches, et leur permit de s'en aller où bon leur semblerait. Aussitôt ils se sauvèrent. Cependant le capitaine dit adieu à Daouda, et s'occupa de faire au plus vite embarquer sa cargaison. Pour Daouda, il se coucha sur l'herbe, à l'ombre, et s'endormit. Quand il se réveilla, le vaisseau était sous voile, et descendait la rivière ; Daouda, la tête encore embarrassée de la débauche de la veille, demanda sa femme *Ayché*. On lui répondit qu'elle avait eu le malheur de lui déplaire, et qu'il l'avait donnée en présent au capitaine blanc, lequel l'avait emmenée à son bord. A cette nouvelle, Daouda, stupéfait, se frappa la tête ; puis il prit son fusil, et, comme la rivière faisait plusieurs détours, il courut, par le chemin le plus direct, à une petite anse éloignée de l'embouchure d'une demi-lieue. Il eut le temps de se jeter dans un canot et de joindre le négrier. Amédée fut surpris de le voir, mais encore plus de l'entendre redemander sa femme. « Bien donné ne se rend plus, » répondit-il, et il lui tourna le dos. Le noir insista, offrit de rendre une partie des objets qu'il avait reçus en échange des esclaves ; il offrit jusqu'à ses épaulettes d'or, son fusil et son sabre. Tout fut inutile.

Pendant ce débat, le lieutenant de *l'Augusta* dit au capitaine : « Il nous est mort cette nuit trois esclaves, nous avons de la place ; pourquoi ne prendrions-nous pas ce vigoureux coquin, qui vaut mieux à lui seul que les trois morts? » Amédée y consentit. Il ne s'agissait plus que de lui enlever ses armes; car il eût été dangereux de mettre la main sur lui pendant qu'il les avait encore en sa possession. Le capitaine lui demanda donc son fusil, comme pour l'examiner et s'assurer s'il valait bien autant que la belle *Ayché;* en faisant jouer les ressorts, il eut soin de laisser tomber la poudre de l'amorce. Le lieutenant, de son côté, maniait le sabre, et Daouda se trouvant ainsi désarmé, deux vigoureux matelots se jetèrent sur lui, le renversèrent sur le dos, et se mirent en devoir de le garotter. La résistance du noir fut héroïque ; tandis qu'il se défendait, il fut blessé. Il poussait des cris de rage, et s'agitait comme un sanglier pris dans les toiles ; mais lorsqu'il vit que toute résistance était inutile, il ferma les yeux, et ne fit plus le moindre mouvement. Sa respiration forte et précipitée prouvait seule qu'il était encore vivant.

« Parbleu! s'écria le capitaine Amédée, les noirs qu'il a vendus vont rire de bon cœur, le voyant esclave à son tour. C'est pour le coup qu'ils verront bien qu'il y a une Providence. »

Favorisé par un bon vent de terre, le vaisseau s'éloignait rapidement de la côte d'Afrique.

Quelque temps la blessure de Daouda le retint sous les écoutilles. Il parut enfin sur le pont; et d'abord, relevant la tête avec fierté au milieu de la foule craintive des esclaves, il jeta un coup-d'œil triste, mais calme, sur l'immense étendue d'eau qui environnait le navire; puis il se coucha, ou plutôt se laissa tomber sur les planches du tillac, sans prendre soin même d'arranger ses fers de manière à ce qu'ils lui fussent moins incommodes. Amédée, assis au gaillard-d'arrière, fumait tranquillement sa pipe ; *Ayché*, sans fers, vêtue d'une robe élégante de cotonnade bleue, les pieds chaussés de jolies pantoufles de maroquin, portant à la main un plateau chargé de liqueurs, se tenait prête à lui verser à boire.

Un noir, qui détestait Daouda, lui fit signe de regarder de ce côté. Daouda tourna la tête, l'aperçut, poussa un cri ; et, se levant avec impétuosité, courut vers le gaillard-d'arrière avant que les matelots eussent pu s'opposer à une infraction aussi énorme de toute discipline navale. « *Ayché!* cria-t-il d'une voix foudroyante, crois-tu que dans le pays des blancs il n'y ait point de Mama-Jumbo? » Déjà des matelots accouraient le bâton levé ; mais Daouda, les bras croisés, et comme insensible, retournait tranquillement à sa place, tandis qu'*Ayché*, fondant en larmes, semblait pétrifiée par ces mystérieuses paroles.

L'interprète expliqua ce qu'était ce terrible Mama-Jumbo, dont le nom seul produisait tant d'horreur. « C'est le Croque-Mitaine des Nègres, dit-il. Quand un mari a peur que sa femme ne fasse ce que font bien des femmes en France comme en Afrique, il la menace du Mama-Jumbo. »

La nuit, lorsque tout l'équipage dormait d'un profond sommeil, les hommes de garde entendirent d'abord un chant grave, solennel, lugubre, qui partait de l'entrepont, puis un cri de femme horriblement aigu. Aussitôt après, la grosse voix d'Amédée, jurant et menaçant, et le bruit de son terrible fouet retentirent dans tout le bâtiment. Un instant après, tout rentra dans le silence. Le lendemain, Daouda parut sur le pont, la figure meurtrie, mais l'air aussi fier, aussi résolu qu'auparavant.

A peine *Ayché* l'eut-elle aperçu, que, quittant le gaillard-d'arrière où elle était assise à côté du capitaine, elle courut avec rapidité vers Daouda; s'agenouillant devant lui, elle lui dit, avec un accent de désespoir concentré : *Pardonne-moi, Daouda, pardonne-moi*. Daouda la regarda fixement pendant une minute; puis, remarquant que l'interprète était éloigné, *une lime!* dit-il, et se coucha sur le tillac en tournant le dos à *Ayché*. Le capitaine la réprimanda vertement, lui donna même quelques soufflets, et lui défendit de parler à son ex-mari; mais il était loin de soupçonner le sens des courtes paroles qu'ils avaient échangées, et il ne fit aucune question à ce sujet.

Cependant Daouda, renfermé avec les autres esclaves, les exhortait jour et nuit à tenter un effort généreux pour recouvrer leur liberté. Il leur parlait du petit nombre des blancs, et leur faisait remarquer la négligence toujours croissante de leurs gardiens.

Un jour, *Ayché* lui jeta un biscuit, en lui faisant un signe que lui seul comprit. Le biscuit contenait une petite lime; c'était de cet instrument que dépendait la réussite du complot. D'abord, Daouda se garda bien de montrer la lime à ses compagnons; mais, lorsque la nuit fut venue, il se mit à murmurer des paroles inintelligibles, qu'il accompagnait de gestes bizarres. Par degrés, il s'anima jusqu'à pousser des cris. A entendre les intonations variées de sa voix, on eût dit qu'il était engagé dans une conversation animée avec une personne invisible. Tous les esclaves tremblaient, ne doutant pas que le diable ne fût en ce moment même auprès d'eux. Daouda mit fin à cette scène en poussant un cri de joie.

« Camarades, s'écria-t-il, l'esprit que j'ai conjuré vient enfin de m'accorder ce qu'il m'avait promis, et je tiens dans mes mains l'instrument de notre délivrance. Maintenant, il ne vous faut plus qu'un peu de courage pour vous faire libres. » Il fit toucher la lime à ses voisins; et la fourbe, toute grossière qu'elle était, trouva créance auprès d'hommes encore plus grossiers.

Après une longue attente vint le grand jour de vengeance et de liberté. Les conjurés, liés entre eux par un serment solennel, avaient arrêté leur plan après une mûre délibération.

Ce jour-là, le capitaine Amédée était d'une humeur charmante; contre sa coutume, il fit grâce à un mousse qui avait mérité le fouet. Il complimenta l'officier de quart sur sa manœuvre, déclara à l'équipage qu'il était content, et lui annonça qu'à la Martinique, où ils arriveraient dans peu, chaque homme recevrait une gratification.

Les esclaves avaient eu soin de limer leurs fers de manière que le moindre effort suffit pour les rompre. Après avoir humé l'air pendant quelque temps, ils se prirent tous par la main, et se mirent à danser, pendant que Daouda entonnait le chant guerrier. Quand la danse eut duré quelque temps, Daouda, comme épuisé de fatigue, se coucha tout de son long aux pieds d'un matelot qui s'appuyait nonchalamment contre les plats-bords du navire. Tous les conjurés en firent autant, de sorte que chaque matelot était entouré de plusieurs noirs.

Tout-à-coup Daouda, qui venait doucement de rompre ses fers, pousse un cri qui devait servir de signal, tire violemment par les jambes le matelot qui se trouvait près de lui, le culbute, et, lui mettant le pied sur le ventre, lui arrache son fusil, et s'en sert pour tuer l'officier de quart. En même temps, chaque matelot de garde est assailli, désarmé et aussitôt égorgé. De toutes parts un cri de guerre s'élève. Le contre-maître, qui avait la clef des fers, succombe un des premiers. Alors une foule de noirs inondent le tillac. Ceux qui ne peuvent trouver d'armes saisissent les barres du cabestan ou les rames de la chaloupe. Dès ce moment, l'équipage européen fut perdu. Cependant Amédée vivait encore, et n'avait rien perdu de son courage. S'apercevant que Daouda était l'âme de la conjuration, il espéra que, s'il pouvait le tuer, il aurait bon marché de ses complices.

Il s'élança donc à sa rencontre, le sabre à la main, en l'appelant à grands cris. Aussitôt Daouda se précipita sur lui; il tenait un fusil par le bout du canon, et s'en servait comme d'une massue. Les deux chefs se joignirent sur un des passe-avants. Daouda frappa le premier; par un léger mouvement de corps, le blanc évita le coup; la crosse tomba avec force sur les planches, se brisa, et le coup fut si violent, que le fusil échappa des mains de Daouda. Il était sans défense, et Amédée, avec un sourire de joie diabolique, levait le bras et allait le percer; mais Daouda était aussi agile que les panthères de son pays; il s'élança dans les bras de son adversaire, il lui saisit la main dont il tenait son sabre; l'un s'efforce de retirer son sabre, l'autre de l'arracher. Dans cette lutte furieuse, ils tombèrent tous deux; mais l'Africain avait le dessous. Alors, sans se décourager, Daouda, étreignant son adversaire de toute sa force, le mordit à la gorge avec tant de violence, que le sang jaillit comme sous la dent d'un lion. Le sabre échappa de la main défaillante du capitaine; Daouda s'en saisit, puis se relevant, la bouche sanglante, et poussant un cri de triomphe, il perça de coups redoublés son ennemi déjà demi-mort. La victoire n'était plus douteuse. Le peu de matelots qui restait essayèrent d'implorer la pitié des révoltés; mais tous, jusqu'à l'interprète, qui ne leur avait jamais fait de mal, furent impitoyablement massacrés.

Lorsque le cadavre du dernier blanc, déchiqueté et coupé par morceaux, eut été jeté à la mer, les noirs, rassasiés de vengeance, levèrent les yeux vers les voiles du navire, qui, toujours enflées par un vent frais, semblaient obéir encore à leur oppresseur, et mener les vainqueurs, malgré leur triomphe, dans la terre de l'esclavage. Rien n'est donc fait, pensèrent-ils avec tristesse; et ce grand fétiche des blancs voudra-t-il nous ramener dans notre pays, nous qui avons versé le sang de ses maîtres? Quelques-uns dirent que Daouda saurait le faire obéir; aussitôt on appela Daouda.

Il parut sur le tillac, affectant un calme qu'il n'éprouvait pas. Pressé par cent voix confuses de diriger la course du vaisseau, il s'approcha du gouvernail à pas lents, comme pour retarder un peu le moment qui allait, pour lui-même et pour les autres, décider de l'étendue de son pouvoir. Il n'y avait pas un noir, si stupide qu'il fût, qui n'eût remarqué l'influence qu'une certaine roue exerçait sur les mouvemens du navire; mais dans ce mécanisme il y avait toujours pour eux un grand mystère. Daouda examina la boussole pendant long-temps, en remuant les lèvres, comme s'il lisait les caractères qu'il y voyait tracés; puis il porta la main à son front, en prenant l'attitude pensive d'un homme qui fait un calcul de tête. Tous les noirs l'entourèrent la bouche béante, les yeux démesurément ouverts, suivant avec anxiété le moindre de ses gestes. Enfin, avec ce mélange de crainte et de confiance que l'ignorance donne, il imprima un violent mouvement à la roue du gouvernail.

Le brig *l'Augusta* bondit sur la vague à cette manœuvre; on eût dit qu'indigné, il voulait s'engloutir avec son pilote ignorant. Le rapport nécessaire entre la direction des voiles et celle du gouvernail étant brusquement rompu, le vaisseau s'inclina avec tant de violence, qu'on eût dit qu'il allait s'abîmer. Ses longues vergues plongèrent dans la mer. Plusieurs hommes furent renversés; quelques-uns tombèrent par-dessus le bord. Bientôt le vaisseau se releva fièrement contre la lame, comme pour lutter encore une fois avec la destruction. Le vent redoubla, et tout d'un coup,

avec un bruit horrible, tombèrent les deux mâts cassés à quelques pieds du pont, couvrant le tillac de débris et comme d'un lourd filet de cordages. Les Nègres fuyaient sous les écoutilles, en poussant des cris de terreur; mais, comme le vent ne trouvait plus de prise, le vaisseau se releva, et se laissa doucement ballotter par les flots. Alors les plus hardis des noirs remontèrent sur le tillac, et le débarrassèrent des débris qui l'obstruaient. Daouda restait immobile, le coude appuyé sur l'habitacle, et se cachant le visage. *Ayché* était auprès de lui, mais n'osant lui adresser la parole. Peu à peu les noirs s'approchèrent; un murmure s'éleva, qui bientôt changea en un orage de reproches et d'injures. « Perfide! imposteur! s'écrièrent-ils; c'est toi qui as causé tous nos maux; c'est toi qui nous as vendus aux blancs; c'est toi qui nous as contraints de nous révolter contre eux. Tu nous avais vanté ton savoir; tu nous avais promis de nous ramener dans notre pays. Nous t'avons cru, insensés que nous étions! et voilà que nous avons manqué de périr tous, parce que tu as offensé le fétiche des blancs. » Daouda releva fièrement la tête, et les noirs qui l'entouraient reculèrent intimidés. Il ramassa deux fusils, fit signe à sa femme de le suivre, traversa la foule, qui s'ouvrit devant lui, et se dirigea vers l'avant du vaisseau.

Là, il se fit comme un rempart avec des tonneaux vides et des planches, puis il s'assit au milieu de cette espèce de retranchement, d'où sortaient menaçantes les baïonnettes de ses deux fusils. On le laissa tranquille. Parmi les révoltés, les uns pleuraient; d'autres, levant les mains au ciel, invoquaient leurs fétiches et ceux des blancs. Ceux-ci, à genoux devant la boussole, dont ils admiraient le mouvement continuel, la suppliaient de les ramener dans leur pays; ceux-là se couchaient sur le tillac, dans un morne abattement. Au milieu de ces désespérés, qu'on se représente des femmes et des enfans hurlant d'effroi, et une quarantaine de blessés implorant des secours que personne ne pensait à leur donner.

Tout-à-coup un Nègre paraît sur le tillac; son visage est radieux. Il annonce qu'il vient de découvrir l'endroit où les blancs gardent leur eau-de-vie, et sa joie et sa contenance prouvent assez qu'il vient d'en faire l'essai. Cette nouvelle suspend un instant les cris de ces malheureux; ils courent à la cambuse, et se gorgent de liqueur. Une heure après, on les eût vus sauter et rire sur le pont, se livrant à toutes les extravagances de l'ivresse la plus brutale. Ainsi se passa le reste du jour et toute la nuit.

Le matin, au réveil, nouveau désespoir. Pendant la nuit, un grand nombre de blessés étaient morts; le vaisseau flottait entouré de cadavres; la mer était grosse, et le ciel brumeux. On tint conseil.

« Les blancs, dit Daouda, connaissent seuls les paroles puissantes qui font remuer ces grandes maisons de bois; mais nous pouvons diriger à notre gré ces barques légères qui ressemblent à celles de notre pays (il montra la chaloupe et les autres embarcations du brig). Remplissons-les de vivres, montons dessus, et ramons en suivant la direction du vent; mon maître et le vôtre le fera souffler vers notre pays. » On le crut. Jamais projet ne fut plus insensé. Ignorant l'usage de la boussole, et sous un ciel inconnu, il ne pouvait qu'errer à l'aventure. D'après ses idées, il s'imaginait qu'en ramant tout droit devant lui, il trouverait à la fin quelque terre habitée par les noirs.

Tout fut bientôt prêt pour l'embarquement; mais la chaloupe avec un canot seulement se trouvèrent en état de service. C'était trop peu pour contenir environ quatre-vingts Nègres encore vivans. Il fallut abandonner tous les blessés et les malades. La plupart demandèrent qu'on les tuât avant de se séparer d'eux.

Les deux embarcations, mises à flot avec des peines infinies, et chargées outre mesure, quittèrent le vaisseau par une mer clapoteuse, qui menaçait à chaque instant de les engloutir. Le canot s'éloigna le premier. Daouda, avec *Ayché*, avait pris place dans la chaloupe, qui, beaucoup plus lourde et plus chargée, demeurait considérablement en arrière. On entendait encore les cris plaintifs de quelques malheureux abandonnés à bord du brig, quand une vague assez forte prit la chaloupe en travers, et l'emplit d'eau; en moins d'une minute elle coula. Le canot vit leur désastre, et ses rameurs redoublèrent d'efforts, de peur d'avoir à recueillir quelques naufragés. Presque tous ceux qui montaient la chaloupe furent noyés; une douzaine seulement put regagner le vaisseau. De ce nombre étaient Daouda et *Ayché*. Quand le soleil se coucha, ils virent disparaître le canot derrière l'horizon; mais ce qu'il devint, on l'ignore. Pourquoi fatiguerai-je le lecteur par la description dégoûtante des tortures de la faim? Au bout de quelques jours, il ne resta plus de vivant à bord du brig *l'Augusta* que Daouda et *Ayché*.

Une nuit, la mer était agitée, le vent soufflait avec violence, et l'obscurité était si grande, que de l'avant on ne pouvait voir l'arrière du navire. *Ayché* était couchée sur un matelas, dans la chambre du capitaine, et Daouda était assis à ses pieds; tous les deux gardaient le silence depuis long-temps. « Daouda, s'écria enfin *Ayché*, tout ce que tu souffres, tu le souffres à cause de moi..... — Je ne souffre pas, » répondit-il brusquement; et il jeta sur le matelas, à côté de sa tête, la moitié d'un biscuit qui lui restait. « Garde-le pour toi, dit-elle en repoussant doucement le biscuit; je n'ai plus faim. D'ailleurs, pourquoi manger? mon heure n'est-elle pas venue? » Daouda se leva sans répondre, monta en chancelant sur le tillac, et s'assit au pied des

mâts rompus. La tête penchée sur sa poitrine, il sifflait l'air de sa famille. Tout-à-coup un grand cri se fit entendre au-dessus du bruit du vent et de la mer; une lumière parut. Il entendit d'autres cris, et un gros vaisseau noir glissa rapidement auprès du sien. Il ne vit que deux figures éclairées par une lanterne suspendue à un cordage. Ces gens poussèrent encore un cri, et aussitôt leur vaisseau, emporté par le vent, disparut dans l'obscurité. Sans doute les hommes de garde avaient aperçu le navire naufragé; mais le gros temps les empêchait de virer de bord. Un instant après, Daouda vit la flamme d'un canon, et entendit le bruit de son explosion; puis la flamme d'un autre canon, mais il n'entendit aucun bruit; puis il ne vit plus rien. Le lendemain, pas une voile ne paraissait à l'horizon. Daouda se recoucha sur son matelas, et ferma les yeux. Sa femme *Ayché* était morte cette nuit-là.

Je ne sais combien de temps après cette rencontre une frégate anglaise (*la Charlotte*) aperçut la carcasse d'un bâtiment démâté, et en apparence abandonné de son équipage. Une chaloupe, l'ayant abordé, y trouva une Négresse morte, et un Nègre si décharné et si maigre, qu'il ressemblait à une momie. Il était sans connaissance, mais avait encore un souffle de vie. Le chirurgien s'en empara et lui donna des soins, et quand *la Charlotte* aborda à Kingston, Daouda était en parfaite santé. On lui demanda son histoire; il dit ce qu'il en savait. Les planteurs de l'île voulaient qu'on le pendît comme Nègre rebelle; mais le gouverneur, qui était un homme humain, s'intéressa à lui, trouvant son cas justifiable, puisqu'après tout il n'avait fait qu'user du droit de légitime défense; et puis ceux qu'il avait tués étaient des Français. On le traita comme les Nègres pris à bord d'un vaisseau négrier que l'on confisque. On lui donna la liberté, c'est-à-dire qu'on le fit travailler pour le gouvernement; mais il avait six sous par jour et la nourriture. C'était un fort bel homme. Le colonel du 75e le vit, et le prit pour en faire un cymbalier dans la musique de son régiment. Il apprit un peu d'anglais; mais il ne parlait guère. En revanche, il buvait avec excès du rhum et du tafia. Il mourut à l'hôpital d'une inflammation de poitrine.

Les principaux faits rapportés dans cette narration sont historiques (1).

(1) Les lecteurs de la *France Maritime* ont pu s'apercevoir que, depuis quelque temps, nous donnions plus de place dans nos colonnes aux faits dramatiques dont la mer est le théâtre: nous avons voulu répondre à l'expression du désir d'un grand nombre de nos souscripteurs, qui avaient demandé que nous leur montrassions les mœurs maritimes et coloniales dans des récits animés par des événemens. Notre intention est cependant de donner à l'avenir une allure plus sévère à nos livraisons.

LE

Gaillard d'arrière

D'UN VAISSEAU DE LIGNE.

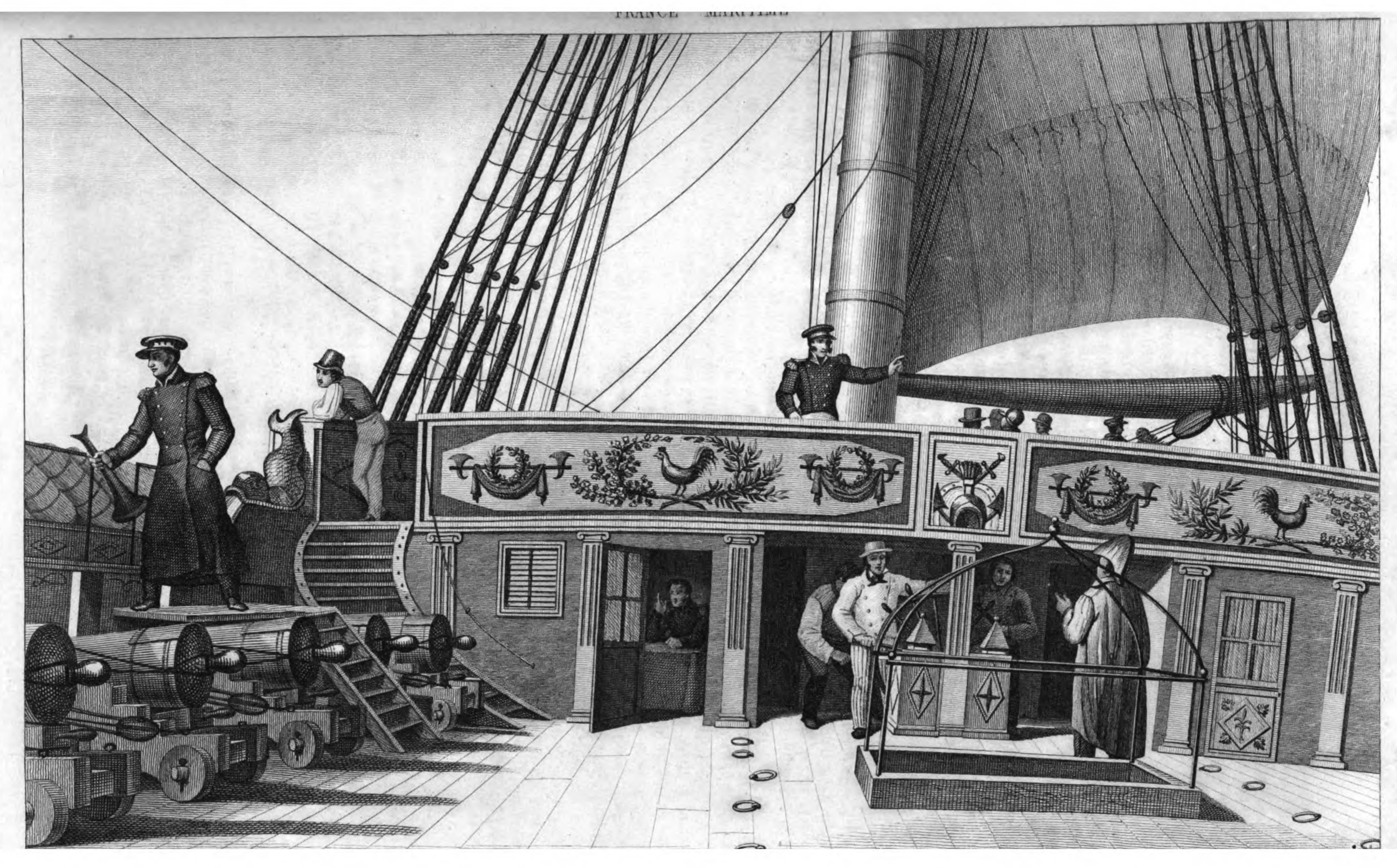
Le vaisseau est sous voile, louvoyant pour exercer son équipage sur une rade, celle de Brest, je pense.

Je suis porté à faire cette supposition, parce que je vois un officier affublé du chapeau ciré et de la capote de taffetas gommé, précautions ordinaires contre la pluie, et l'inconvénient du brouillard humide et salin, que le choc des lames contre le canot dégage quand il vente un peu. Cet officier revient de faire une corvée dans le port, et il s'informe aux timonniers si le second du vaisseau est dans sa chambre, pour lui aller rendre compte. Il n'a probablement pas aperçu le commandant qui, de sa dunette où il est monté, donne un ordre, car il aurait levé son chapeau par politesse.

Le commandant préside lui-même à la manœuvre; il est en ce moment au pied du mât d'artimon, d'où il inspecte et contrôle tous les mouvemens. L'officier de quart, son porte-voix à la main, est sur la plate-forme ou banc de quart que le capitaine a jugé convenable de faire placer là, contre l'usage qui n'autorise rien de semblable à bord d'un vaisseau. La plate-forme pour l'officier de quart est placée contre le bord, à droite et à gauche du gaillard d'arrière, dans les frégates et les bâtimens d'un rang inférieur, mais point sur les vaisseaux de ligne. Autrefois, le banc de quart d'un vaisseau était en avant de l'écoutille du dôme; il servait quelquefois de coffre d'armes. Antérieurement aux premières années de l'empire, il était placé sur la dunette, au pied du mât d'artimon, et était alors un véritable banc, en bois, à dossier: siége de repos, et presque de justice, car l'officier de garde écoutait là les premiers rapports sur les infractions à l'ordre et à la discipline, et ordonnait les retranchemens de vivres, les fers ou la prison, sauf à en rendre compte au lieutenant en pied, chargé du détail et de la police. Je n'ai vu nulle part qu'au XVIIe siècle, sous Louis XIV, il y eût un banc de quart; il devait y avoir pourtant quelque chose d'analogue à cela. Dans le dictionnaire du vieil Aubin (1702), le banc de quart n'est point mentionné.

L'officier qui tient le porte-voix n'est apparemment là que pour remplacer un instant son camarade de garde, obligé de s'éloigner de son poste pour quelques minutes; car s'il était de quart, il aurait le hausse-col, signe obligé du service, dont on ne se dispense point.

Derrière le dernier canon est l'échelle de la dunette, au sommet de laquelle se trouve un



jeune homme, qu'à sa tournure, à sa figure, à son costume, vous reconnaîtrez bien n'être pas un marin. Qui est-il donc ce beau jeune garçon?

Est-ce un de ces fils de famille dont les pères sont réduits à demander partout : « Voulez-vous de mon coquin de fils qui fait ses fredaines, tant et si bien, que je ne sais à quel état le vouer? » Non, la marine n'est plus la sentine de la société. Qu'on dise d'elle qu'elle est devenue bien délicate et même bégueule, soit; mais je maintiens, moi, qu'elle a raison de refuser ces recrues qui se faisaient pour la flotte dans les tripots, dans les ignobles tavernes, dans les antichambres des greffes des tribunaux criminels. Elle veut des matelots aussi honnêtes qu'intelligens, qui aient une vocation pour la mer, et qu'on ne déporte point sur les vaisseaux; elle rejette ces mauvais sujets qu'on lui envoyait autrefois, quand on ne savait plus qu'en faire, et ne pense pas que, par cette seule raison qu'on est un chenapan, on doit être un marin intrépide. Au temps des flibustiers c'était bon; il fallait de hardis vauriens pour le métier qu'on faisait à la côte; aujourd'hui l'état de marin est quelque chose de plus noble : nos bâtimens ne sont plus montés par la lie des mauvaises populations, et nous ne voyons point qu'ils naviguent plus mal.

Ce jeune homme n'est donc point un vaurien; il ne serait point là, flâneur élégant, penché sur le bastingage de la dunette, à regarder la vague blanchir autour du vaisseau et le vent entrer dans la misaine; un quartier-maître veillerait sur lui, le ferait travailler, comme on faisait travailler jadis les *failli-gars*, avec un bout de corde. Spectateur nonchalant, cet élégant Parisien est sans doute un passager du moment, un invité du capitaine. Il ne connaît point les usages du bord, et se montre en manches de chemise sur le pont, qui n'admet pas ce négligé; car le gaillard d'arrière d'un vaisseau est un salon, où l'on se présente toujours sinon en toilette, du moins dans le costume convenable que les gens de bonne compagnie ont adopté par respect humain.

Un officier assis dans une chambre à tribord converse avec un de ses camarades que nous ne voyons pas. La porte, qu'il a négligé de fixer, bat au mouvement du vaisseau qui s'incline légèrement à la bande de babord. A côté de la chambre que je signale, est, ce que les Italiens appelleraient une *loggia*, un abri pour les timonniers. Cet abri sert d'antichambre à l'appartement du capitaine; la roue du gouvernail y est logée. Vous voyez les matelots de la timonnerie agir sur cette double roue verticale, au moyeu ou treuil de laquelle s'enroule la corde de chanvre ou de cuir, qui descend à l'arc de la tamisaille, où elle s'attache à la barre du gouvernail. C'est une belle combinaison que celle-là, simple et puissante assurément! Il semble qu'on ait dû y arriver tout de suite, et cependant on a passé par bien des tâtonnemens pour venir du timon de la galère antique, aviron adjacent au côté du navire, à cet agent vigoureux attaché à la poupe, et dirigé par un système de leviers, de poulies, de corde et de cabestan.

Devant les timonniers, fixé au pilastre qui soutient le fronteau de la dunette, est l'habitacle avec sa double pyramide quadrangulaire de cuivre, cheminée des lampes qui brûleront ce soir pour éclairer les compas de route. Les boussoles sont dans l'habitacle (***habitaculum***), la petite maison, qui peut-être chez les anciens était la cabane du pilote. Elles restent là sous les yeux des hommes chargés matériellement de la direction de la route.

En avant de l'habitacle est l'une des écoutilles par laquelle on descend du gaillard d'arrière au premier pont; l'échelle de cette écoutille s'appelle l'escalier du dôme. Le dôme (*domus*), la maison, qui est devenu synonyme de coupole, était autrefois une sorte de petite cabane en bois, recouverte d'une toile peinte; elle surmontait l'écoutille et la garantissait de la pluie. Cette maisonnette, lourde et laide, était sur le pont un accessoire fort désagréable à voir. Quand l'architecture navale, en divorçant avec d'anciennes traditions de décoration, adopta des ornemens plus simples et de meilleur goût; quand elle chercha les moyens de rendre et plus commode et plus jolie la flottante habitation des marins, elle dégagea les batteries, la cale, les ponts et les gaillards des objets qui l'obstruaient inutilement, ou qui seulement nuisaient au développement d'une certaine élégance qu'on voulait faire prévaloir avec d'autant plus de raison que cela ne nuisait en rien ni à la solidité du navire, ni au bien du service. Alors, au dôme de planches on substitua une petite tente ou pavois de toile, peinte à l'huile, portée par des tringles de cuivre fixées sur l'hiloire de l'écoutille. L'artiste n'a indiqué que la carcasse de ce dôme, que la pluie seule fait mettre en place.

Sur le pont du gaillard on voit, à droite et à gauche, des boucles; ce sont celles auxquelles s'accrochent les palans qui aident au recul des canons quand ils sont en exercice.

J'ai parlé plus haut du fronteau de la dunette; c'est l'espèce d'attique que supportent les pilastres de la petite façade, derrière laquelle se trouvent l'appartement du capitaine et quelques chambres d'officiers. Cet attique sert de balcon à la dunette sur l'avant; il était autrefois comme le tableau de poupe, surchargé de figures, d'emblêmes, de chiffres, de signes nationaux ou relatifs au personnage qui donnait son nom au vaisseau. On a beaucoup simplifié cela; quelques losanges réguliers courent autour du vaisseau sur une ceinture verte que surmonte le bastingage; simple et grave enjolivement d'un bon effet.

Le bastingage s'aperçoit à peine ici sous la

main de l'officier qui tient le porte-voix. Des hamacs ficelés le remplissent ; ces hamacs sont réguliers, semblables entre eux, tous composés d'un petit matelas, d'une couverture et d'une toile, qui est le lit lui-même, le lit qui se suspend et se balance au roulis pour garder la position verticale. Il n'en était pas ainsi avant qu'on eût établi cette uniformité qui convient tout autant, quoi qu'en disent quelques conservateurs des traditions de *royal-goudron*, que le laisser-aller de l'ancienne règle. Chacun était libre alors de se vêtir et de se coucher à sa guise ; très-peu de matelots connaissaient le bien-être, le confort du matelas ; la toile du hamac et la couverture leur suffisaient; la laine du matelas se buvait chez le marchand d'eau-de-vie, ainsi que les bons vêtemens et tout l'appareil d'une toilette, que les hommes plus raisonnables gardaient avec soin dans un sac de toile placé dans le bastingage avec le hamac.

Avant ce bastingage bourré continuellement des effets des marins, pour les combats, on suspendait des filets remplis de laine, de vieux cordages détordus, et même du linge et des vêtemens de l'équipage. Cette espèce de redoute avait succédé à la pavesade ou rangée de pavois, boucliers dont étaient armés les soldats. Les pavois, plantés les uns à côté des autres autour du navire, pouvaient faire un rempart utile contre les flèches ; mais à quoi pouvaient-ils servir quand le canon fut tout-à-fait en usage? La redoute de matières molles, propres à amortir les projectiles, fut alors inventée; la pavesade subsista pourtant encore, tant qu'au jeu des bouches à feu on continua de joindre le jeu des arbalètes, des arcs et des armes dont l'importance réelle ne se faisait connaître qu'au moment de l'abordage. Ainsi, au Palais-Ducal à Venise, j'ai vu dans le curieux tableau du Vicentino, représentant Henri III à la *fonzione* du *Bucintoro*, une petite galère pavoisée d'écus au-dessus du rang des rames. Le bastingage, continu maintenant et qui est d'une beauté sévère, était auparavant étagé et interrompu par des coupées un peu en avant du grand-mât, à l'endroit où aboutissait l'escalier extérieur.

Le seul mât que nous puissions voir, placés comme nous le sommes par l'artiste, un peu en arrière et à droite du grand-mât, c'est le mât d'artimon. Par une singulière opposition, les Anglais l'appellent *mizen-mast*, quand notre mât de misaine, à nous, est sur l'avant. La voile, bordée derrière le mât d'artimon, sur cette pièce de bois, mobile dans le sens horizontal, et qu'on appelle le *gui*, c'est la brigantine. Je n'ai pas besoin de nommer les manœuvres qui sont visibles dans l'estampe que nous avons sous les yeux ; à quoi serait bonne cette nomenclature de bras, de haubans, de galhaubans, de cargues, etc.?

Je crois n'avoir rien oublié dans l'explication descriptive que je viens de donner de cette vue du gaillard d'arrière; je n'ai plus qu'un mot à ajouter ; c'est que le gaillard d'arrière est, dans la vie ordinaire du bord, une sorte de terrasse où seuls peuvent se promener les officiers. Sur cette terrasse, le côté de tribord est comme la place d'honneur ; aussi, quand le commandant paraît sur le gaillard, tout le monde passe à babord. Lorsque le bâtiment est sous voiles, tribord n'a plus son privilége; le côté honorable, c'est le côté du vent. Je pourrai donner un jour l'origine assez curieuse et intéressante de ces préférences; cela m'entraînerait trop loin cette fois. Je le ferai, pour prouver que la vie du bord, tout exceptionnelle qu'elle est, a emprunté presque tous ses usages à la vie civile. Cette thèse surprendra peut-être autant les gens du métier que les gens du monde.

A. JAL.

VARIÉTÉS.

Un Voyage

DE

LA GUADELOUPE A SAINT-BARTHÉLEMI.

Cayenne, de 1800 à 1809, ne figurait que *pour mémoire* sur le budget de la marine. Quand le directeur des colonies prenait les ordres du ministre sur ce point d'administration, le duc Decrès répondait par ces mots : « Bah! Victor Hugues a bon crédit chez les Anglais! » Effectivement, le service de ce gouverneur était toujours au courant, parce qu'il savait ménager les ressources de sa colonie, et qu'il s'aidait puissamment de ses prises sur les Anglais et les Portugais.

Mais pour donner de bonnes instructions aux commandans des corvettes qu'il envoyait en croisière, il était nécessaire de connaître le mouvement maritime des colonies avec lesquelles Victor Hugues faisait faire du commerce à coups de canon. Pour arriver à cette connaissance, il établit un cartel d'échange avec la Barbade, et me chargeait, en ma qualité d'aide-de-camp, de conduire dans cette île les prisonniers faits par nos bâtimens de guerre et par nos corsaires. Je ramenais les nôtres, afin de compléter nos équipages. Mon pavillon de parlementaire me permettait, sous différens prétextes, de pousser jusqu'à la Guadeloupe; de là, avec un peu d'aide et de ruse, j'élargissais le cercle de mes observations, et je retournais à mon poste, muni de bons renseignemens sur les endroits où nos croiseurs

trouveraient plus de chances pour prendre, et le moins pour être capturés.

Dans une de ces courses aventureuses de la Guadeloupe à Saint-Barthélemi, je fus pris moi-même trois fois, et d'une manière assez singulière.

Le gouverneur de la Guadeloupe m'avait fait donner un passeport de voyageur suédois. Je laissai mes uniformes, et, vêtu d'un habit de *gentleman*, je m'embarquai sur un *pilote-boat* parlementaire, expédié pour Saint-Barthélemi. Il était chargé de marchandises françaises.

Nous partîmes de la Pointe-à-Pître. Ma goëlette marchait fort mal. Devant la Basse-Terre, un magnifique sloop anglais porta sur nous. Nous aurions bien voulu donner, par précaution, un pied d'ancre sous le fort, mais l'Anglais ne nous en laissa pas le temps : un boulet de canon, qui traversa notre misaine, nous apprit que nos pavillons parlementaires allaient être peu respectés. Il fallut bien mettre en panne, et attendre le canot de visite, qui ne tarda pas à nous accoster. Un grand et robuste gaillard sauta brusquement sur notre pont : c'était le capitaine John, corsaire redoutable dans les Antilles, et qui ne connaissait de bons papiers que ceux de l'amirauté anglaise. Il vit les nôtres, les trouva mauvais, et il nous captura.

Je m'avançai, avec assurance, devant ce terrible John, avec mon passeport. Il le lut, me salua, me tendit la main, et me pria très-poliment de lui montrer mes effets. Nous descendîmes dans la cabine, où je me tenais droit pendant que l'honorable capitaine se pliait en deux. Il sourit quand je lui présentai ma petite valise, au lieu d'une malle qu'il s'attendait à voir. Il la mit sous son bras, et comme je possédais aussi une fort grande cantine remplie de flacons de rhum de la Jamaïque, d'eau-de-vie de France, de genièvre, de liqueurs fines, il appela un mousse pour m'en débarrasser. Nanti de ces objets, et toujours gracieux, le corsaire me donna la main et je m'embarquai avec lui dans son canot. Le sloop s'était rapproché, la mer était belle, de sorte que par quelques coups d'avirons je me trouvai, non sans quelque crainte, sous la protection du pavillon de sa majesté britannique. Mon général, cependant, ne me faisait pas ainsi courir les chances de la mer sans me prémunir contre toutes les éventualités, et j'avais dans mon portefeuille une lettre de crédit de quelques centaines de guinées pour une maison de Londres. Quant à mon échange, on avait toujours assez de prisonniers pour le faire effectuer. Ce que je craignais, dans le cas de capture, c'était le temps perdu.

John n'avait point abandonné ma valise. Le mousse chargea ma cantine sur sa tête, et nous entrâmes ainsi dans la chambre du corsaire. « Vous prendrez, *gentleman*, me dit-il, cette cabane, qui est la mienne; le matelas est bon; mettons votre valise sous votre tête, la cantine à vos pieds; disposez de mon mousse pour votre service, et regardez-vous *at home* (comme chez vous). Allons déjeûner. » Enchanté des manières de ce brave homme, je fis honneur à son repas et je bus cordialement à sa santé. Il affectait de ne pas me laisser puiser à ma propre cave : j'insistai, et il goûta de mes liqueurs, mais avec sobriété, m'observant que son métier exigeait que sa tête restât toujours froide. Après le déjeûner, nous montâmes sur le pont, et John m'avertit qu'il s'était couvert de voiles pour me mettre plus tôt à Saint-Christophe. « Là, dit-il, je vous trouverai une occasion pour que vous puissiez achever votre voyage de Saint-Barthélemi. Le pavillon anglais vous couvrira mieux que ne l'a fait celui du roi de Suède. » La prise de John s'était dirigée sur la Dominique.

Fort étonné de toutes les prévenances d'un homme qui avait une réputation peu rassurante, non de cruauté, mais de brutalité, je hasardai de le mettre sur la voie du motif qui le rendait si poli pour moi. Alors, sans se faire prier, il me dit en riant : « Votre passeport ne vous a pas mieux caché que le pavillon suédois n'a dénaturé la marchandise française : je sais qui vous êtes et ce qui vous appelle aux Antilles. Votre général est bien connu par les flibustiers de toutes les nations, et vous pouvez hardiment vous jeter au milieu d'eux; vous n'avez rien à en redouter. Victor Hugues nous fait une bonne guerre; nous le lui rendons, et au petit bonheur! »

Le capitaine John me tint parole et je débarquai avec lui à Saint-Christophe. Il m'accompagna à la principale auberge de la ville, où il accepta un déjeûner; puis il me quitta pour aller me chercher une occasion.

Quelques instans après je le vis reparaître avec un jeune capitaine mulâtre qui partait le lendemain pour Saint-Barthélemi. Nous convînmes du prix pour mon passage, et en quittant mon brave John, je lui serrai affectueusement la main. Nous étions amis. « Bonne croisière, lui dis-je. — Et vous, gentleman officier, ne nous envoyez pas vos corvettes. »

En me rendant au rivage le lendemain pour m'embarquer dans le canot d'un joli petit sloop anglais, bien gréé, bien peint, sur lequel je devais faire la courte traversée de Saint-Barthélemi, je vis deux officiers qui semblaient m'observer attentivement. Comme je devais éviter l'identité de ma personne, je n'eus pas l'air de les apercevoir. J'avais reconnu les mêmes officiers anglais avec lesquels je m'étais trouvé quinze jours auparavant chez le gouverneur de la Barbade, où je remplissais une mission de parlementaire. Je me hâtai, et on mit à la voile aussitôt que j'eus le pied dans le bateau.

Nous naviguions par une jolie brise, et à peine

eûmes-nous dépassé Brimstonhill, cette montagne de soufre sur laquelle est le fort de Saint-Christophe, qu'un petit corsaire français, ayant pour nous l'apparence d'un misérable caboteur, nous salua d'un coup de canon à boulet. « Bedam ! s'écria mon jeune capitaine, est-ce que ce coquin voudrait me prendre ? » Il force de voile pour lui échapper ; mais le *hâle-dedans* (nom de ces petits corsaires) marchait mieux que nous ; il nous atteignit et nous adressa une bonne fusillade pour nous disposer à amener notre pavillon. Le jeune Anglais n'ayant d'autres armes que son fusil, se donna au moins la satisfaction d'en tirer quelques coups avant d'en venir à cette action humiliante.

Le canot du corsaire fut bientôt à notre bord. Les matelots y sautèrent en furieux, le pistolet et le sabre à la main. Je les observais fort tranquillement et les suivis quand ils descendirent dans la chambre. L'un s'emparait de ma valise, un autre se préparait à faire sauter la serrure de mon coffre à liqueurs, lorsqu'élevant la voix, je leur dis : « Canaille, laissez ce qui m'appartient, ou je vous ferai châtier par le commandant Cottin. » C'était le gouverneur français de l'île Saint-Eustache à laquelle ce corsaire appartenait. Mes brigands, arrêtés par ce ton d'autorité, ne demandèrent pas de quel droit je les menaçais ainsi. Ils me regardèrent avec étonnement, et le capitaine de prise vint les tirer d'embarras. « Qui êtes-vous, monsieur ? me dit-il. — Vous le saurez par votre capitaine. Conduisez-moi à son bord, et je vous conseille de ne maltraiter personne ici quand je serai parti. »

Arrivé sur le corsaire, je me fis connaître, et je témoignai au capitaine la peine que j'éprouvais en pensant que j'avais été mieux traité par un corsaire anglais que par celui de ma nation. « Mes matelots ne vous connaissaient pas. — Est-ce une raison pour me piller, capitaine ? Que ne vous réglez-vous sur la conduite de vos anciens ? Daubas, Lafite, Jacques Pamier, Antoine Moitte, après être montés sur des lettres de marque de trente canons, qu'ils prennent à l'abordage, respectent les vaincus et ne les pillent pas. Partout on honore leur bravoure et leur humanité. » Mes reproches furent du moins utiles à mon jeune capitaine et à son faible équipage ; on le traita comme je le désirais.

Tout cela se passait fort près de l'île Saint-Eustache, vers laquelle nous nous dirigions. Arrivé à terre, le commandant Cottin me retint quelques jours pour me faire visiter sa jolie petite île, si intéressante par les souvenirs de son ancienne prospérité commerciale. Centre des affaires pendant plusieurs années de la guerre des Américains, d'immenses richesses s'étaient accumulées sur ce rocher. L'amiral Rodney pilla tout ; la neutralité hollandaise, ainsi violée, n'offrit plus aucune garantie, et le commerce abandonna Saint-Eustache. Mais je trouvai sur la plage de vieux négocians, en cheveux blancs, avec leur ancien costume hollandais, qui ne désespéraient pas du retour des affaires. Cependant les vagues achevaient de détruire les beaux magasins, bâtis avec les pierres de granit du morne qu'on avait escarpé pour élever la ville basse de Saint-Eustache, et cette image semblait dire à ces amis du passé, qu'avec la liberté du commerce cette petite colonie avait prospéré ; mais que cette belle franchise ayant émigré à Saint-Thomas et à Saint Barthélemi, c'était là qu'il fallait aller travailler.

« Me pousserez-vous sans danger, dis-je au commandant Cottin, jusqu'au point de ma destination ? — Ma foi, je n'oserais vous en répondre, car nous sommes entourés de corsaires anglais. Cependant je vais vous embarquer sur ce petit *Balaou*, qui navigue comme un poisson ; le trajet est court, et vous devez arriver, à moins que l'ennemi ne soit caché à l'abri des rochers de Saint-Barthélemi et ne vous coupe le chemin. »

C'est ce qui eut lieu ; mais au moment où un de ces coureurs parut à notre attérissage, un fort grain vint à notre secours en nous dérobant à sa vue. Nous naviguâmes entre deux eaux, donnant une bande à chavirer ; mais nous entrâmes dans le bassin de Saint-Barthélemi sans avoir reçu ni boulet ni mitraille. Le corsaire en fut pour la perte de son temps et de ses munitions.

J'avais laissé Saint-Barthélemi une île assez misérable ; mais le commerce, cet agent actif des progrès, de la civilisation et du *confortable*, l'avait métamorphosé en un lieu enchanteur. Des magasins considérables, bâtis autour du port, une grande population de marchands, de commis, de portefaix en mouvement, annonçaient les grandes affaires qui se traitaient à Saint-Barthélemi. Les bâtimens se touchaient dans le bassin, et la diversité des pavillons qui flottaient sur ces navires de commerce prouvait pour la liberté dont on jouissait. L'amphithéâtre, formé par les deux mornes qui s'élèvent des rivages, ne présentait plus d'arides rochers, ni la forêt de tristes et hauts cactus épineux ; les plus jolies maisons de campagne, de petits jardins délicieux distribués avec goût, les avaient remplacés.

C'est là que les négocians, logés avec leurs familles, allaient se reposer le soir des fatigues de la journée. Le dimanche était tout consacré aux plaisirs.

Un négociant italien, le riche Crémoni, qui tenait un état de prince, avait fait bâtir la plus charmante demeure pour un climat chaud. De vastes galeries précédaient les salles intérieures, en donnant passage à la brise de mer ; on y jouissait d'une fraîcheur bien agréable. De cette maison, établie à mi-côte, on pouvait voir le port, la ville, le morne opposé, et cette mer bleue des Antilles dont l'aspect est ravissant. La chaîne de

ces îles aperçue jusqu'à la Guadeloupe, le rocher élevé de Saba, les Vierges séparées entre elles par le petits canaux, formaient le tour du vaste panorama.

Le gouvernement et l'intendance étaient du côté opposé. Les deux chefs de la colonie se trouvaient moins bien logés que Crémoni, mais pourtant d'une manière fort décente.

L'escarpement des mornes avait coûté des frais considérables; mais à quoi ne parvient-on pas avec les richesses que donne le commerce? Point d'eau dans l'île : on y suppléait par de vastes citernes. Le gouverneur, chez lequel j'étais logé, me proposa d'aller faire une tournée à cheval. J'avais vu deux chevaux dans son écurie et je n'en comprenais pas l'utilité dans un pays où les chèvres seules me paraissaient pouvoir y courir. Je me trompais. Après avoir suivi les terrasses tracées dans le granit du morne, descendu l'autre pente en sinuant, par de petits sentiers, autour des rochers, nous arrivâmes au bord de la mer sur une plage sablonneuse assez large sur laquelle les vagues venaient s'étendre en écumant. Nous étions au vent de l'île. Cette plage avait pour parure végétale des pommiers touffus couverts de petites pommes jaunâtres, qui donnaient un grand regret en pensant qu'on ne pouvait les cueillir et les manger que sous peine de mort. Ce fruit, défendu par lui-même, était le mancenillier que je connaissais fort bien. « Croiriez-vous, me dit le gouverneur (M. Trollé), que l'activité du poison de cet arbre maudit a été assez puissante pour m'exposer à perdre la vue? Je me mis sous son couvert pendant un grain de pluie; je levai la tête, des gouttes d'eau entrèrent dans mes yeux; je sentis aussitôt l'effet d'une brûlure, et j'ai souffert pendant un mois des douleurs atroces. Cependant l'eau de la pluie, ainsi empoisonnée, avait seulement traversé le feuillage de l'arbre. Nous avons eu de fréquens exemples d'Européens qui ont péri en mangeant de ce fruit qu'ils ne connaissaient pas. »

En poursuivant notre promenade, nous rencontrâmes quelques familles de sauvages, hommes, femmes, enfans, qui revenaient de la pêche. Je ne trouvais sur leur figure aucune ressemblance avec les Caraïbes, ni avec les gens de couleur. Tout me paraissait étrange dans ces êtres d'un blond rougeâtre et tacheté. Je demandai d'où venait cette race, nouvelle pour moi, habitué pourtant à voir des sauvages. « Interrogez ces pauvres gens en français, me répondit le gouverneur en riant, peut-être vous comprendront-ils. » Je le fis. « Eh, mon biau mosieu, me dirent ces pêcheurs, nous sommes Normands. » Leur accent me le confirmait. « D'où vous viennent donc ces Français dégénérés? dis-je au gouverneur. — D'une vieille colonie de blancs européens qui fut fondée à Saint-Barthélemi quand vous le possédiez, et, de père en fils, la tradition a conservé dans les familles la langue et les habitudes de la Normandie d'où elles étaient venues. — Mais le beau sang des Normands, cette vigueur de corps? — Dégénérés au point où vous les voyez. » Jamais je n'avais entendu parler français en terre étrangère sans en éprouver un tressaillement de joie; mais cette langue nationale dans la bouche d'êtres ainsi disgraciés me serra le cœur.

Le peu de jours que je passai à Saint-Barthélemi fut rempli par une continuité de plaisirs, et j'allais quitter à regret cette terre hospitalière. « Quoique notre pavillon, me dit le gouverneur, ne vous ait pas garanti de capture, je vous l'offre encore, et si vous rencontrez votre ami John, vous le prierez de vous mettre sain et sauf à la Guadeloupe. »

Je pris donc passage sur un petit *pilote-boat* suédois et je partis. On comptait sur la marche supérieure de ce bâtiment, et plusieurs passagers s'y embarquèrent, entre autres deux femmes et leurs filles qu'un commerce de détail avait enrichies et qui se repatriaient à la Guadeloupe. On m'apprit qu'elles portaient (je sus bientôt comment) une bonne quantité de quadruples et de portugaises d'or. Pour moi, j'étais toujours suivi de ma petite valise, et de ma caisse de liqueurs que mes amis de Saint-Barthélemi avaient complétée. C'est le *vade-mecum* des voyageurs aux Antilles.

Notre petite goëlette marchait aussi bien qu'on nous l'avait annoncé, et nous remontions facilement, lorsque, pour profiter, à la nuit, de la brise de terre, voulant nous rapprocher de l'île de Montserrat, une bordée malheureuse, dans l'intérieur d'une baie, nous jeta sur les bras une grande pirogue qui, nous accostant à l'improviste, vomit à notre bord vingt brigands, de toutes couleurs, armés de haches, de sabres et de pistolets. Nous ne valions pas la peine d'une attaque si menaçante. Les femmes, qui prenaient le frais sur le pont, s'évanouirent, ce qui rendit leur enlèvement plus facile pour les porter dans la chambre. On les délaça, et après avoir détaché les ceintures dans lesquelles elles avaient caché leur or, on leur permit de reprendre leurs sens. Ainsi, ces passagères perdirent tout fors l'honneur. J'en suis sûr, car j'observais tout de l'échelle où je m'étais placé en observateur, et cette scène d'intérieur était éclairée par un fanal que tenait en main un des pirates, gros et robuste noir anglais d'une figure épouvantable.

Un mulâtre de la bande se chargea de moi quand la chambre aux quadruples eut été exploitée. Il me demanda poliment la clef de ma cantine. Je la lui donnai. Il appela toute la horde, tira mes verres de cristal doré, m'en présenta un, qu'il remplit de mon vieux rhum de la Jamaïque, donna les autres aux camarades, puis, prenant le flacon à deux mains, il s'en servit pour

trinquer avec mon verre : « *Your health gentleman!* » Chacun de ces honorables me salua ainsi, et moi je leur rendis leur politesse en buvant à la santé des gentilshommes pirates ; ce qui les amusa beaucoup.

Pendant qu'ils épuisaient ma provision, le chef des brigands, vêtu d'une chemise de toile goudronnée, me dit à l'oreille de lui confier ma bourse, dans la crainte que ses matelots ne me la dérobassent. Je la lui présentai. Un métis à moitié nu me demanda l'heure. Je devinai son intention, et, lui donnant ma montre, je l'engageai à y voir lui-même avec ses doigts, car nous étions dans l'obscurité. Par ce moyen j'évitai que cet intéressant jeune homme, à la voix féminine, ne me la volât. Un autre, ayant ouvert ma valise dans la chambre, n'y trouva à sa convenance que mes rasoirs. Il me les demanda avec politesse et je les lui donnai en le priant de se souvenir de moi quand il se raserait ; c'était le mousse, gamin de douze ans. Soit que mon habit ne convînt à aucun de ces messieurs, soit qu'ils se fissent un cas de conscience de mettre en chemise le *true gentleman* qu'ils honoraient, j'en restai en possession. Les autres passagers, sous la terrible intimidation de ces pirates, furent moins heureux pour avoir fait de la résistance. Outre leur habit, ils perdirent leur chemise. Ce n'était pas la première fois que je passais sous les fourches caudines, et ce ne sera peut-être pas la dernière. Je suis encore à comprendre les fureurs d'Oreste et le désespoir d'OEdipe : est-ce qu'ils n'avaient pas été bercés par leur nourrice dans la croyance du destin? Pour moi, qui l'ai été dans celle de la résignation, j'en tirai l'avantage de n'avoir perdu dans cette bataille du fort contre le faible, qu'une montre de peu de valeur, mes rasoirs, deux galons de liqueurs choisies, et quatre portugaises ; car ma bourse ne me fut pas rendue, comme on le pense bien.

Lorsque les pirates eurent fini de nous dépouiller, ils nous souhaitèrent bon voyage, et nous continuâmes notre route.

Nous voulûmes consoler nos passagères, et les féliciter d'avoir du moins sauvé leur bien le plus précieux ; mais on ne perd pas des ceintures d'or sans beaucoup d'affliction...

Le lendemain, nous atterrâmes à Deshayes, ce port de salut, de la Guadeloupe, pendant la dernière guerre.

Il était plus que temps d'arriver, car nous étions poursuivis par une pirogue armée qui ressemblait fort à celle qui nous avait pillés la veille.

Le général B. Bernard.

Documens historiques

SUR LA MARINE,

DE 1778 A 1781.

PRISE DE LA DOMINIQUE.

Le marquis de Bouillé, gouverneur-général de la Martinique, ayant formé le projet de s'emparer de l'île de la Dominique, fit embarquer ses troupes sur dix-huit navires corsaires ou autres bâtimens, sous l'escorte de trois frégates et d'une corvette. Cette petite flotte mit à la voile, et arriva à la vue de l'île au point du jour. Le débarquement s'effectua à huit heures du matin. L'attaque du fort Cachacrou, élevé sur la pointe avancée de l'extrémité méridionale de l'île, avait réussi ; le sieur Fonteneau avait mis pied à terre sous la protection de la frégate *la Diligente,* avec soixante flibustiers ou canonniers. Le fort fut surpris, une partie de la garnison tuée, et le reste fait prisonnier. Le vicomte de Damas débarqua avec ses chasseurs ; et dès qu'il eut mis pied à terre avec quelques compagnies de son régiment, les bâtimens sur lesquels étaient les grenadiers n'ayant pu débarquer dans leur ordre, il détacha le sieur de La Chaise, capitaine en second des chasseurs d'Auxerrois, avec trente chasseurs. Ceux-ci coururent à la batterie de Loubière, qui faisait, ainsi que le fort du Roseau, un feu des plus vifs sur nos frégates et nos bateaux, de même que sur le chemin étroit que nos troupes étaient obligées de suivre pour parvenir à Loubière. Le sieur de La Chaise, avec ses soldats, se jeta dans les embrasures, seuls endroits par où cette batterie, exactement fermée, pût être accessible ; et malgré le feu de l'artillerie, il s'empara de ce fortin, sans perte d'un seul homme de son côté : bonheur inespéré, qui ne peut être attribué qu'à la vivacité et à l'audace de son attaque.

Dans le même temps, le vicomte de Damas marcha promptement vers les hauteurs qui dominent la ville et le fort du Roseau. Il s'en était presque emparé, lorsque le marquis de Bouillé avec le marquis du Chilleau et ses grenadiers parvinrent aux faubourgs de la ville à trois cents pas du fort ; le reste des troupes était arrivé sur les hauteurs pour soutenir les chasseurs et les grenadiers. Le général mit ces derniers à couvert de l'artillerie du fort, dont le feu était toujours très-vif, malgré celui qu'il essuyait de la frégate *la Tourterelle.* Le marquis de Bouillé faisait ses dispositions pour donner l'assaut avec les grenadiers, munis d'échelles et de pétards, lorsque les ennemis, frappés de la vivacité de l'attaque et de la rapidité de la marche de nos troupes, arborè-

rent le pavillon blanc et demandèrent à capituler.

La capitulation fut signée à cinq heures du soir pour tous les forts, batteries et forteresses de la dépendance de l'île. Le succès de cette entreprise mérita d'autant plus d'éloges, que la proximité de l'escadre, sous les ordres de l'amiral Barington, composée de trois vaisseaux de ligne et de douze frégates, mouillés à la Barbade, pouvait la faire échouer, si elle n'avait été conduite avec la plus grande sagesse et exécutée avec la plus grande activité.

Les Anglais, voulant se dédommager de la perte de la Dominique, dirigèrent leurs forces vers l'île de Sainte-Lucie, dont la garnison n'était que de cent hommes. Dix régimens, commandés par le général Grant, y débarquèrent, sous la protection de sept vaisseaux que commandait l'amiral Barington. Le comte d'Estaing, qui était avec son escadre au Fort-Royal de la Martinique, appareilla pour aller attaquer l'ennemi et lui faire lever le siége de l'île. Mais l'escadre anglaise était embossée dans le grand cul-de-sac de l'île, et protégée par des batteries établies à terre. Le gisement de la côte ajoutait à la force de sa position, et le vent manquant, il fut impossible de la combattre avec avantage. Après le départ de notre escadre, l'île de Sainte-Lucie capitula.

1779.

Cette perte fut bientôt réparée par une conquête que nous fîmes à la côte d'Afrique. Le marquis de Vaudreuil, commandant une escadre de deux vaisseaux, deux frégates et trois corvettes, arriva à la hauteur de l'embouchure du Sénégal. Le vaisseau *le Fendant* mouilla devant le fort Saint-Louis, bâti sur l'île de ce nom, protégée par un bras de mer et une langue de terre, qui ne permettent d'y aborder qu'en entrant dans le fleuve. Le fort répondit par quelques coups de canon à une volée qui lui fut envoyée par le vaisseau, et hissa tout de suite un pavillon blanc pour demander à capituler. Cependant les petits bâtimens à la suite de l'escadre, et les chaloupes, sous la protection du vaisseau *le Sphinx* et des frégates, mouillés devant l'embouchure du fleuve, avaient fait toutes leurs dispositions pour passer la barre qui en rend l'entrée difficile et souvent impraticable. La marée n'ayant pas permis que cette petite flotte abordât le même jour à l'île Saint-Louis, les bâtimens tinrent à l'ancre, et les troupes mirent pied à terre à la côte du continent, où elles passèrent la nuit au bivouac. Le lendemain elles se rembarquèrent et abordèrent à l'île. Le gouverneur anglais capitula : la garnison fut faite prisonnière de guerre; et les troupes françaises prirent possession du fort, des comptoirs et autres établissemens sur le Sénégal appartenant aux Anglais.

Quelque temps après cette expédition, les Français eurent un nouveau succès en Amérique. Le comte d'Estaing s'étant proposé de s'emparer de l'île Saint-Vincent, fit toutes les dispositions nécessaires pour cette entreprise. Il en chargea le chevalier Du Rumain, commandant de la frégate *la Lively*, et qui eut sous ses ordres deux corvettes, un brig et une goëlette. Cette flottille appareilla de la Caze-Navire, et après avoir été contrariée durant quelques jours par les vents et les courans, mouilla dans la baie de Young-Island de l'île Saint-Vincent, entre le fort de Caliaqua et la ville de Kings-Town. Le débarquement se fit, et le chevalier Du Rumain, ayant sous ses ordres le sieur de Couange, se porta en avant avec ses troupes. Le fort se rendit à leur approche. On marcha vers Kings-Town, et l'on parvint au morne Hartley, d'où l'on découvrait la ville et les ennemis renfermés dans le fort, que le chevalier Du Rumain s'empressa d'aller attaquer. Au même instant on vit paraître sur les hauteurs les Caraïbes, au nombre de six cents, qui arrivaient en poussant des cris à leur manière. Leur aversion pour les Anglais est connue, et leur affection pour la nation française ne s'est pas encore démentie. Le fort demanda à capituler, et ses propositions furent écoutées. Le chevalier Du Rumain, ayant aperçu deux bâtimens qui venaient dans la baie à toutes voiles, laissa au sieur de Couange le soin de rédiger la capitulation, se jeta dans une pirogue et appareilla avec sa frégate. Il s'empara des deux bâtimens après quelques coups de canon tirés de part et d'autre, et retourna à Saint-Vincent, dont tous les postes furent évacués par les troupes anglaises.

Cependant la cour d'Espagne avait contre la cour de Londres des griefs dont elle n'avait pu obtenir la réparation qu'elle désirait. Dans le temps qu'elle se portait pour médiatrice entre l'Angleterre et la France, elle avait déclaré à la première qu'aussitôt que les affaires de ces deux cours seraient arrangées, il serait absolument nécessaire de terminer les différends qui s'étaient déjà élevés ou qui pourraient s'élever dans la suite entre les cours de Londres et de Madrid. De nouvelles insultes faites au pavillon du roi d'Espagne l'obligèrent à se joindre à la France contre l'Angleterre. Les Espagnols allèrent mettre le siége devant Gibraltar, qu'ils bloquèrent par mer et par terre, afin que les assiégés ne pussent recevoir ni secours ni rafraîchissemens. Les flottes combinées de France et d'Espagne, sous le commandement du comte d'Orvilliers, parurent dans la Manche. Mais l'amiral Hardi, qui commandait la flotte anglaise inférieure en nombre, fut assez heureux pour éviter le combat.

Ce fut dans cet intervalle que le comte d'Estaing augmenta en Amérique le nombre de nos conquêtes. Il parut, avec l'escadre qu'il comman-

dait, à la vue de l'île de la Grenade, mouilla devant l'anse Molenier, et mit de suite à terre, sous les ordres du comte de Dillon, treize cents hommes de troupes, qui occupèrent les hauteurs voisines. Le comte d'Estaing, à la tête d'une partie de ces troupes, fit pendant la nuit une marche très-longue pour tourner le morne de l'Hôpital, où l'on savait que les Anglais avaient mis leurs principales forces. Le lendemain, à la pointe du jour, on reconnut la position de l'ennemi sur ce morne, dont la pente, extrêmement raide et embarrassée de gros quartiers de pierres entassées, était fortifiée d'une palissade au bas et de trois retranchemens l'un sur l'autre. On n'avait point de canon; il eût été trop long d'en amener, car l'escadre de l'amiral Byron pouvait survenir. Le général résolut de profiter de la nuit suivante pour enlever ce poste de vive force. Il fit ses dispositions pour attaquer sur trois colonnes la partie de l'est de ce morne qui tient aux hauteurs que l'on avait tournées, et ordonna en même temps une fausse attaque sous l'hôpital, du côté de la rivière Saint-Jean. En conséquence, la division du vicomte de Noailles, qui s'était portée sur le morne Saint-Eloy, eut ordre de joindre le comte d'Estaing à l'habitation Pradines. Elle eut à faire une marche longue pendant la grande chaleur; mais l'exemple du chef fit supporter gaîment la fatigue.

Avant la nuit, le comte de Dillon et les autres commandans de division furent examiner d'aussi près qu'il fut possible les retranchemens qu'on devait attaquer, pour bien reconnaître le chemin que leurs colonnes devaient suivre. Le détachement d'artillerie, n'ayant point de canon à servir, demanda à marcher à la tête des colonnes. Vers minuit les troupes se mirent en mouvement. Avant deux heures elles étaient rendues à l'habitation Lucas, environ à un quart de lieue du morne qu'on devait attaquer : là, on forma trois colonnes, qui furent placées sur leurs débouchés. La colonne de la droite était commandée par le vicomte de Noailles; celle du centre, par le comte Edouard Dillon, et celle de la gauche, par le comte Arthur Dillon. Le comte d'Estaing marchait à la tête des grenadiers de cette dernière colonne, qui était immédiatement précédée de l'avant-garde, commandée par le comte de Duras.

A deux heures après minuit on commença la fausse attaque, et les trois colonnes débouchèrent pour marcher au morne de l'Hôpital, en suivant les routes qui leur avaient été indiquées. Le vaisseau du marquis de Vaudreuil ayant dérapé, et se trouvant sous la batterie dans le temps de l'attaque, saisit cet instant pour la canonner, ce qui produisit une diversion utile. Quand on fut près des retranchemens, il en partit un feu très-vif. Le bâtiment anglais *le York*, mouillé dans le carénage, incommoda beaucoup les troupes en tirant à cartouches sur la colonne du comte de Dillon, qui passait à portée de ce vaisseau. L'avant-garde, ayant franchi la palissade, gravissait le morne, pendant que la colonne de gauche et celle du centre, rapprochées par la nature du terrain, joignirent l'avant-garde. Ni le feu des retranchemens, ni celui du vaisseau *le York*, qui était embossé et prenait nos troupes en flanc, ni l'extrême difficulté des lieux, rien ne put ralentir l'ardeur des troupes excitée par la présence du général, qui sauta dans les retranchemens avec les premiers grenadiers. On gravissait en colonne pressée, les hommes se portant et se poussant les uns les autres, et l'ennemi fut successivement chassé de tous côtés.

La division du vicomte de Noailles avait un plus grand tour à faire. Elle y suppléa par la vivacité de sa marche, et ayant franchi tous les obstacles, elle arriva en même temps au haut du morne, dont les assiégeans furent maîtres en moins d'une heure. Le gouverneur, se croyant en sûreté dans ce poste, y avait fait porter sa vaisselle, son argenterie, ses bijoux et les effets les plus précieux; à son exemple, les principaux officiers en avaient fait autant. Dès qu'il fut jour, on tourna une pièce de vingt-quatre sur le fort que le morne domine de fort près. Au premier coup qu'on tira, un officier, que le gouverneur envoyait pour capituler, parut avec un drapeau blanc; il trouva le général dans la batterie : celui-ci, tirant sa montre, donna une heure et demie au gouverneur pour faire ses propositions. Elles furent apportées à l'heure prescrite; mais le général les ayant rejetées, le gouverneur anglais se détermina à se rendre à discrétion, et le lendemain les troupes françaises prirent possession du fort.

Je ne dois pas oublier ici un trait également honorable pour le général qui sait récompenser la valeur, et pour le brave soldat qui en est l'objet. Le sieur Horadou, dit *Languedoc*, sergent de grenadiers au régiment de Hainaut, était à l'avant-garde. Après avoir montré durant l'action la plus grande intrépidité, il sauta dans la dernière batterie du morne, et s'élançant à travers les soldats ennemis, il sauva la vie au sieur Vance, qui le précédait. Le comte d'Estaing, sous les yeux duquel ce sergent avait combattu, arrivant l'instant d'après dans la batterie, l'embrassa en lui déclarant qu'il le faisait officier.

Le comte d'Estaing, ayant eu avis que la flotte anglaise aux ordres de l'amiral Byron avait été aperçue de l'île Saint-Vincent, fit signal à son escadre de se préparer à appareiller, et ensuite de se tenir prête à combattre. Bientôt l'armée ennemie parut à une lieue et demie de distance et au vent, portant toutes voiles dehors sur l'armée du roi. Plusieurs vaisseaux français étaient encore à l'ancre. Le signal de couper leurs câbles fut fait à tous ceux qui étaient mouillés. On appareilla et on se forma en ligne le plus promptement qu'il fut possible, sans avoir égard au poste ni au rang



La Ciotat

Tom. 2 P.

des vaisseaux. L'armée anglaise, composée alors de dix-neuf vaisseaux et d'une frégate répétiteur, courait le bord opposé à l'armée française. Une flotte de vingt-cinq à vingt-huit voiles, qui portait des troupes de débarquement, escortée de deux vaisseaux et de plusieurs frégates, était au vent et le tenait. Le signal de commencer le combat fut donné et exécuté; mais la promptitude de l'appareillage n'avait pas permis à la flotte française de bien former la ligne qui présentait aux ennemis moins de vaisseaux à combattre qu'ils n'en avaient. Elle leur fit cependant essuyer un feu au moins égal au leur. Il fut très-vif de part et d'autre pendant plus de quatre heures que dura le combat. Les ennemis eurent cinq vaisseaux fort maltraités, et abandonnèrent le champ de bataille, quoique les vaisseaux français, qui combattirent en même temps et en ligne, eussent toujours été inférieurs en nombre à la flotte anglaise.

Après ce combat, le commandeur de Suffren, suivi d'un détachement de vaisseaux et de frégates, alla, par ordre du comte d'Estaing, faire capituler les îles de Cariacou et de l'Union, et reçut le serment de fidélité des habitans. Le gouverneur de l'île Saint-Vincent fit la même opération aux îles de Becouya. La reddition des autres îles Grenadines suivit de près celle des îles principales. L'escadre française se présenta devant Saint-Christophe, où l'escadre anglaise était mouillée et embossée sous les batteries de la rade; mais l'amiral ennemi refusa le combat.

Peu de temps après, les Anglais essuyèrent un échec assez considérable de la part des Espagnols. Ceux-ci s'emparèrent des établissemens et forts que les Anglais possédaient sur les bords du Mississipi. Cette expédition fut conçue et exécutée par le brigadier D. Bernard de Galvez, gouverneur de la Louisiane, qui fit aux Anglais un grand nombre de prisonniers.

Cependant le comte d'Estaing passa quelques jours à Saint-Domingue, et se porta ensuite sur les côtes du continent de l'Amérique. Un coup de vent, qu'il reçut étant au mouillage devant l'embouchure de la Savannah en Géorgie, l'empêcha de remonter plus au nord. La plupart de ses vaisseaux furent désemparés, et cinq eurent leur gouvernail brisé. Il fallait un temps considérablepour les réparer, et ce pays ne présentait que très-peu de ressources en munitions navales. Cette circonstance décida le comte d'Estaing à entreprendre le siége de Savannah, avec les troupes qu'il avait sur ces vaisseaux, auxquels se joignirent deux mille hommes des Etats-Unis de l'Amérique septentrionale, sous le commandement du général Lincoln. La totalité des troupes des assiégeans était de cinq mille cinq cent vingt-quatre hommes; celles des assiégés se montaient à sept mille cent soixante-cinq.

Ce siége fut poussé avec toute la vigueur que pouvait comporter le petit nombre des travailleurs. L'ennemi fit une sortie, fut repoussé avec perte, et poursuivi jusque dans ses retranchemens. L'impossibilité de continuer un siége en règle, contre des forces supérieures, décida le comte d'Estaing à ordonner l'attaque des retranchemens. Les assiégés, informés par des transfuges du plan de l'attaque, avaient préparé la défense du côté qu'on avait dessein de surprendre. Les troupes françaises et américaines attaquèrent avec la plus grande vigueur, et revinrent jusqu'à trois fois à la charge; mais la supériorité du nombre les força de se replier.

La saison était trop avancée pour que le comte d'Estaing espérât de pouvoir terminer les opérations d'un siége. Il devait craindre qu'un de ces coups de vent si fréquens sur la côte de Géorgie ne fît dérader son escadre, ou ne l'obligeât de mettre à la voile pour sauver les vaisseaux, et d'abandonner les troupes employées à l'expédition. Il se décida à lever le siége : la retraite fut faite dans le meilleur ordre et sans être inquiétée. Le comte d'Estaing fut blessé dangereusement à l'attaque des retranchemens.

Les Français continuèrent de se signaler en Amérique. Le sieur de Flotte, commandant la frégate *l'Aurore,* conduisit sous son escorte vingt-six navires du commerce destinés pour les îles du Vent. A quelques lieues du Fort-Royal de la Martinique, il découvrit une escadre anglaise de quatorze vaisseaux de guerre et d'une frégate, dont il fut poursuivi. Une partie du convoi parut bientôt à vue du Fort-Royal, d'où l'on découvrit en même temps la tête de l'escadre ennemie. Aussitôt le sieur de La Motte-Piquet, commandant les forces navales de France à la Martinique, appareilla avec le seul vaisseau *l'Annibal,* qu'il montait, et fut bientôt suivi des deux vaisseaux *le Vengeur* et *le Réfléchi*, les seuls qui fussent alors en état de mettre à la voile. Le général français fit route pour aller au-devant du convoi, dans l'espérance d'en sauver une partie. Il combattit seul contre trois vaisseaux ennemis qui avaient coupé le convoi, dégagea la frégate *l'Aurore* et huit des navires marchands, qui auraient été infailliblement pris sans cette manœuvre aussi hardie que bien exécutée. Les deux vaisseanx français étant arrivés au secours de *l'Annibal,* engagèrent un combat des plus vifs contre sept vaisseaux ennemis, dans la grande rade du Fort-Royal, entre les batteries de la côte qui tiraient continuellement. Mais les Anglais n'en furent pas beaucoup incommodés, parce qu'ils n'osèrent ni s'engager trop avant dans la rade, ni s'approcher de trop près de ces batteries. Le combat ne cessa qu'à la nuit. Le sieur de La Motte-Piquet rentra au Fort-Royal, et les Anglais prirent le large. Le roi, pour le récompenser des nouvelles preuves qu'il avait données de sa bravoure et de son habileté, le

nomma commandeur de l'ordre de Saint-Louis.

1780.

Tandis que les succès des Français se multipliaient dans le Nouveau-Monde, Paul-Jones, Américain, faisait des courses dans la mer Baltique, où il inquiétait beaucoup le commerce des Anglais. Les Espagnols, de leur côté, poussaient avec vigueur le siége de Gibraltar. L'Angleterre arma une escadre formidable pour aller au secours de cette place. Don Juan de Langara se trouva seul à l'entrée du détroit, avec onze vaisseaux de ligne et quelques frégates, et bientôt il fut séparé par les vents de trois de ses vaisseaux. Il attendait l'arrivée des autres qu'on équipait à Cadix, lorsqu'il découvrit, après une brume fort épaisse, une escadre anglaise de vingt-et-un vaisseaux de ligne, avec beaucoup de frégates et un convoi considérable. Don Langara, voyant des forces si supérieures, se consulta avec les commandans des huit vaisseaux qui lui restaient, et prit le parti de se retirer. Mais l'escadre ennemie le poursuivant à toutes voiles, il se disposa à battre en retraite, et fit signal aux vaisseaux de se sauver, s'ils le pouvaient, sans qu'ils prêtendissent le couvrir ou l'attendre. Ce général s'était déterminé à ce sacrifice sur l'observation que son vaisseau commandant, étant moins léger, aurait pu mettre les autres en danger. Les Espagnols furent forcés de combattre, et le firent avec la plus grande valeur. Malgré une différence si remarquable entre leurs forces et celles des ennemis, deux vaisseaux anglais furent obligés de se retirer du combat. Le *San-Domingo*, vaisseau espagnol, combattit avec tant d'acharnement, que le feu y prit et qu'il sauta en l'air. L'action avait commencé à deux heures et demie de l'après-midi, et le lendemain matin à trois heures et demie on entendait encore le bruit du canon. La plupart des vaisseaux anglais entrèrent dans le port de Gibraltar.

Quelque temps après, les Espagnols attaquèrent avec succès les possessions des ennemis en Amérique. Ils prirent la Mobile, dont les Anglais avaient considérablement augmenté les fortifications. Don Bernard de Galvez eut le mérite de cette entreprise, d'autant plus glorieuse qu'elle fut exécutée par des troupes fatiguées, presque nues et échappées d'un naufrage.

Dans ce même continent, les Français, conservant leur supériorité, ne cessaient de battre ou de faire fuir les flottes de l'ennemi. Une escadre aux ordres du sieur de La Motte-Piquet, composée des vaisseaux *l'Annibal, le Diadème, le Réfléchi* et *l'Amphion,* avait appareillé de la rade du Fort-Royal de la Martinique, emmenant sous son escorte un convoi considérable de navires du commerce, qui devait se rendre à Saint-Domingue. A quelque distance de *la Grange,* le général français eut connaissance dans la partie du nord-ouest de trois bâtimens qui faisaient des signaux. Il fit à son escadre celui de se préparer au combat, et au convoi celui de forcer de voiles et de gagner la terre; ce qui fut exécuté. Ces premiers signaux furent immédiatement celui de donner chasse aux bâtimens découverts.

Le lendemain, au point du jour, on distingua clairement trois vaisseaux de ligne et deux corvettes. Mais le calme ne permit pas de les joindre. Ce ne fut qu'à cinq heures du soir que le vaisseau *l'Annibal,* monté par le sieur de La Motte-Piquet, et qui avait eu la supériorité de marche sur les autres vaisseaux français, parvint à se trouver à la portée du canon des trois vaisseaux chassés, qui furent reconnus pour être ennemis. Il engagea le combat, en faisant feu contre les trois jusqu'à onze heures du soir, que *le Diadème* et *le Réfléchi,* ayant pu s'approcher, tirèrent quelques volées sur les vaisseaux anglais : *l'Amphion* était encore trop éloigné. A une heure après minuit, les ennemis avaient assez gagné de l'avant pour s'être mis hors de la portée du canon. Mais, à quatre heures du matin, *l'Annibal, le Diadème* et *le Réfléchi* se trouvèrent assez près des vaisseaux anglais pour recommencer le combat. Il aurait été décisif si le calme qui survint et les courans qui maîtrisaient les vaisseaux ne se fussent opposés à toute évolution. *L'Annibal* se trouva même engagé dans la position la plus désavantageuse pour un vaisseau, en présentant sa poupe en travers d'un des vaisseaux ennemis, dont le feu l'incommoda beaucoup. Le sieur de La Motte-Piquet fut atteint dans la poitrine d'une balle de mitraille, qui heureusement avait perdu une grande partie de sa force. Sa blessure, à laquelle il fit mettre sur le pont un premier appareil, n'empêcha point qu'il ne continuât de donner des ordres. Un peu de vent qui s'éleva permit à *l'Annibal* de se rapprocher des trois autres vaisseaux français, qui faisaient tous leurs efforts pour venir le couvrir contre les trois vaisseaux ennemis qui l'enveloppaient par leurs positions de circonstance. Les quatre vaisseaux français recommencèrent bientôt à faire feu sur les Anglais, qui de nouveau prirent chasse. Un calme plat qui survint ne permit pas de les poursuivre.

Il paraît que l'ennemi s'était fait une loi d'éviter toute action décisive. L'armée navale de France, commandée par le comte de Guichen, et composée de vingt-deux vaisseaux, avait mis à la voile de la baie de Fort-Royal, pour couvrir le passage de la flotte considérable destinée pour Saint-Domingue. Elle rencontra l'escadre anglaise aux ordres de l'amiral Rodney, à peu près égale en nombre de vaisseaux, mais dont deux à trois ponts et une plus grande quantité de 74 lui donnaient une supériorité de forces décidée. Cependant le comte de Guichen résolut d'engager le combat, et força enfin l'amiral Rodney à l'accep-

ter. L'action commença sous le vent de la Dominique, à une heure après midi, à l'avant-garde et à l'arrière-garde; le corps de bataille des ennemis se tenait encore éloigné, et ce ne fut qu'à une heure trois-quarts que le vaisseau qui se trouvait le matelot de l'avant de l'amiral Rodney, commença à canonner le vaisseau *la Couronne*, monté par le général français. Celui-ci s'était flatté que l'amiral anglais le chercherait dans la ligne; mais il se tint toujours de l'arrière de *la Couronne*, ce qui fit juger au comte de Guichen que son projet était de couper et d'attaquer l'arrière-garde française. En effet, l'amiral Rodney ne tarda pas à manœuvrer de manière à exécuter ce projet, en essayant de passer par une lacune que la grande dérive du vaisseau *l'Actionnaire* laissait dans notre ligne. Il avait déjà doublé un des vaisseaux français, lorsque le comte de Guichen, qui jugea la manœuvre des ennemis, fit signal à son escadre de virer de bord, vent arrière, et arriva dans le même instant pour couper lui-même la ligne anglaise; mais l'amiral Rodney ne lui en laissa pas le temps, et se pressa de reprendre ses amures dès qu'il vit que le comte de Guichen arrivait pour le combattre. Le général français reprit aussitôt les siennes, et annula le signal de faire revirer de bord son escadre.

Les deux armées se trouvèrent alors sur les mêmes amures : le comte de Guichen espérait que l'amiral anglais voudrait enfin le combattre; mais le vaisseau *le Sandwich*, monté par cet amiral, resta constamment un peu à l'avant du *Palmier*, qui était le matelot de l'arrière du comte de Guichen, et *la Couronne* ne pouvait faire feu sur l'amiral anglais que d'une partie de ses canons. Les deux vaisseaux français *le Sphinx* et *l'Artésien*, de soixante-quatre canons, furent combattus par les plus gros vaisseaux de la ligne ennemie, et soutinrent avec fermeté un feu bien supérieur au leur pendant plus d'une heure, jusqu'à ce que *le Robuste*, monté par le comte de Grasse, vint à leur secours et les dégagea. Le comte de Guichen se flattait que le combat s'engagerait d'une manière plus décisive. Sa position dessous le vent ne lui laissait aucune ressource pour y forcer l'ennemi, qui était maître de pousser l'action avec vigueur ou de la ralentir. La surprise du général français fut des plus grandes, lorsqu'à quatre heures et demie il vit l'amiral Rodney amurer sa grande voile, serrer le vent et le faire serrer à toute sa ligne. Une demi-heure après on vit tomber le petit-mât de hune du vaisseau *le Sandwich*, qui parut très-maltraité; on crut même s'apercevoir que l'amiral avait porté son pavillon sur un autre vaisseau. L'armée française conserva ses feux allumés pendant toute la nuit, et fit ses signaux à coups de canon; mais le lendemain, au point du jour, elle n'eut plus connaissance de l'armée anglaise. Deux jours après, celle-ci fut aperçue de nouveau, mais il fut encore impossible de lui faire accepter le combat.

Les deux armées se rencontrèrent pour la troisième fois, et l'escadre française poursuivit l'escadre enemie, vent arrière, pour l'obliger à combattre : elles se trouvaient alors dans le sud de Sainte-Lucie. Le comte de Guichen fit une manœuvre qui réussit pour engager l'action : elle commença à sept heures du soir, et une partie des deux escadres combattit à bord opposé. Quatre jours après, le combat s'engagea encore, et l'action devint successivement générale entre les deux lignes, à bords opposés; mais elle ne dura qu'une heure. Les Anglais, pendant la nuit, coururent largue, et le lendemain on ne les apercevait plus que du haut des mâts. Leur avant-garde fut fort maltraitée dans ces trois différentes actions. Quatre vaisseaux arrivèrent à Sainte-Lucie dans un délabrement complet, et un cinquième fut absolument hors de service.

Depuis le commencement de cette guerre, les états-généraux de Hollande avaient gardé la neutralité la plus exacte. La cour de Londres, irritée de n'avoir pu les avoir pour alliés, ne craignit pas d'exercer en pleine paix tous les droits de la guerre à leur égard. Beaucoup de navires hollandais, portant pavillon de leur nation, furent pris et conduits dans les ports d'Angleterre. Ce fut en vain que les états-généraux réclamèrent contre ces actes d'hostilité, qui furent suivis d'une rupture ouverte et d'une déclaration de guerre que publia la cour de Londres.

1781.

La nation hollandaise soutint avec énergie l'attaque imprévue de l'Angleterre, et montra la plus grande activité à rendre promptement respectable la flotte militaire de la république. Avant qu'elle eût pu rassembler ses forces maritimes, elle perdit en Amérique l'île Saint-Eustache, et peu de temps après les colonies naissantes d'Essequibo et de Demerary, forcées à capituler par l'amiral Rodney, qui enleva aussi aux Français l'île Saint-Barthélemi. Ces pertes ne découragèrent point les Hollandais, et la manière dont ils débutèrent dans quelques combats particuliers avec des frégates anglaises fit voir à l'Angleterre qu'elle avait un ennemi très-redoutable à combattre. Les états-généraux ne tardèrent pas à envoyer dans la mer Baltique une escadre pour protéger le commerce.

En ce même temps les Français soutenaient en Amérique la gloire de leur pavillon. Le vice-amiral Arbuthnot, commandant une escadre anglaise de huit vaisseaux, ayant découvert sur le cap de la Virginie une escadre française d'un pareil nombre de vaisseaux, forma sa ligne, quoique dans une brume épaisse qui s'augmentait encore, et détacha des frégates pour s'assu-

rer de l'escadre française, qui avait aussi formé sa ligne. Après plusieurs manœuvres respectives, *le Robuste*, qui conduisait la tête de l'escadre anglaise, engagea l'action à deux heures après-midi avec l'avant-garde française. Peu de temps après, le vice-amiral anglais, voulant porter sur l'escadre française, vit avec douleur que trois de ses vaisseaux, *le Robuste*, *le Prudent* et *l'Europe*, étaient complètement désemparés; que *le London* avait sa vergue du grand-hunier emportée, et que les deux premiers ne pouvaient plus manœuvrer. A quatre heures, une autre brume épaisse sépara les deux escadres, et le lendemain celle des ennemis alla mouiller dans la baie de Linnehaven, au-dedans du cap Henri, le vaisseau *le Robuste* étant remorqué par *l'America*, et *le Prudent* par *l'Adamant*.

Les pertes des Anglais se multiplièrent. Les Espagnols venaient de reprendre le château de San-Juan-de-Nicaragua, et faisaient le siége de Pensacola, lorsque les Français firent subir un autre échec à l'ennemi commun. Le comte de Grasse, commandant l'escadre française qui escortait un convoi, ayant atterré sur la Martinique, aperçut une découverte de l'armée ennemie, et apprit en même temps que le Fort-Royal était bloqué par dix-sept vaisseaux anglais et cinq frégates ou autres bâtimens légers. Le lendemain, au point du jour, l'escadre française fit route avec le convoi pour le Fort-Royal, et à onze heures et demie les deux armées furent à la portée du canon. Le combat s'engagea, et le comte de Grasse donna ordre au convoi d'entrer au Fort-Royal pendant que les armées combattraient. Dès le commencement de l'action les ennemis forcèrent de voiles. L'armée française les poursuivit jusqu'à trente lieues dans l'ouest de Sainte-Lucie, et, n'ayant pas espérance de les joindre, elle retourna sur la Martinique, où elle mouilla.

Ce fut en ce même temps que les Espagnols se rendirent maîtres de Pensacola. Cette conquête leur fit recouvrer les vastes possessions de la Floride occidentale, et il ne resta plus rien aux Anglais dans le golfe du Mexique. Bientôt après, le comte de Grasse concerta avec le marquis de Bouillé une expédition contre l'île de Tabago. Elle eut un heureux succès. Le commandant général de l'île capitula; le gouverneur et la garnison mirent bas les armes et déposèrent leurs drapeaux. Le comte de Grasse était occupé à faire débarquer les effets et les vivres qu'on devait y laisser pour la garnison, lorsque l'armée ennemie fut signalée au vent de l'île. Le général français fit sur-le-champ appareiller ses vaisseaux, et le lendemain il rencontra l'armée anglaise, forte de vingt-et-un vaisseaux, à la distance de deux à trois lieues. Il fit revirer de bord, vent-devant, pour s'approcher de la flotte ennemie et lui présenter le combat. Mais l'amiral Rodney, qui la commandait, tint constamment le vent et refusa tout engagement.

Les Hollandais n'avaient jusque là livré que des combats particuliers, dans lesquels ils avaient montré la plus grande bravoure. Leur escadre de la mer Baltique, composée de dix-huit vaisseaux de ligne, et commandée par le vice-amiral Zoutman, rencontra celle des Anglais, d'une égale force, aux ordres du vice-amiral Parker. Les deux flottes formèrent aussitôt leur ligne, et se mirent en ordre de bataille, les Anglais ayant l'avantage du vent. Il n'y eut de part et d'autre aucun coup de tiré avant qu'on se trouvât à la demi-portée du mousquet. L'action commença et se soutint avec un feu vif et non interrompu pendant plus de trois heures et demie. Ce combat fut des plus sanglans, et ne cessa que quand tous les vaisseaux des deux escadres furent si maltraités qu'ils ne purent plus manœuvrer.

GÉOGRAPHIE.

La Ciotat.

C'est un charmant petit port ouvert sur la Méditerranée. La ville occupe le fond d'un golfe étroit que forme une haute chaîne de rochers; l'île Verte s'élève au sud-ouest du port. On ne sait trop quelle analogie trouver entre cette île et le gracieux nom qu'elle porte, puisqu'elle n'est formée que de pierres stériles amassées par couches pressées. Pendant le cours de la dernière guerre, on y éleva quelques fortifications, dont on aperçoit à peine aujourd'hui les ruines.

Un autre rocher, du nom de *Bec-de-l'Aigle*, se dresse à peu de distance du port; on l'aperçoit de différens points. La ressemblance qu'il présente avec le bec du grand oiseau des rocs a motivé son appellation.

La chaîne de rochers qui commence au Bec-de-l'Aigle sert d'adossement à la ville. Un fort s'élève contre la première de ces masses de pierres, et le môle, qui commence en cet endroit, est encore défendu par une batterie. En deçà de la passe, une tour, surmontée d'un phare, et où vient aboutir un quai élevé garni de canons, complète de ce côté la défense de la place. Le quai fortifié qui s'abaisse en dessous des maisons est la principale promenade de la Ciotat; il communique avec l'extérieur par la porte dite du *Tasse*, dont il a pris ce nom. Cette porte est défendue elle-même par le petit fort Saint-Martin. Les constructions de la Ciotat sont dominées par deux édifices : l'un est la tour de la grande église; l'autre le dôme de la chapelle des pénitens blancs, confrérie religieuse placée sous

le patronage de *Notre-Dame-de-Grâce*. Le principal commerce de la Ciotat est le cabotage. Comme port de relâche, la position de ce point est fort commode pour les navigateurs; de grands bâtimens, même jusqu'aux frégates, peuvent trouver mouillage dans sa rade. La population de ce petit port s'élève à 5,000 âmes; les marins en forment une grande partie. On construit dans ce port de fort beaux navires, et toute son active population est occupée d'industries qui se rattachent à la marine.

Les Anglais ont plusieurs fois essayé, pendant la durée de la dernière guerre, d'occuper le port de la Ciotat, et de s'emparer de l'île Verte, dont la position élevée paraissait à leurs yeux pouvoir devenir un point important; mais la bravoure des habitans a sans cesse fait échouer ces tentatives.

La planche qui accompagne cet article a été gravée d'après un dessin fort exact, dû au crayon d'un amateur distingué, M. Besson, de Marseille.

VARIÉTÉS.

Le Charnier.

L'ustensile de bord qui fait l'objet de cet article joue un rôle si notable dans l'économie hygiénique d'un navire de guerre; nos souvenirs à son égard nous fournissent des scènes si originales et si tranchées de mœurs maritimes dont il est parfois le sujet, que nous sommes entraînés à lui consacrer une place dans nos colonnes. La spécialité de notre publication nous autorise d'ailleurs à nous saisir de tout ce qui peut réfléchir et mettre en relief le caractère de nos marins; et le *Charnier* s'offre à nos descriptions comme un de ces moyens révélateurs près desquels l'observation doit aussi aller étudier le matelot.

Le charnier dont il est ici question n'est pas, comme pourrait le faire croire l'amphibologie du mot, le baril sale et puant dans lequel est gardée la viande salée de provision pour la consommation du courant; mais par une application vicieuse du même nom à un objet d'usage différent, il faut entendre ici le vase énorme, ovale ou rond, espèce de tonneau outre mesure, défoncé par un bout, destiné à contenir l'eau pure et simple, propre ou non, qui sert de rafraîchissement *ad libitum* aux matelots dans l'intervalle des repas. On voit déjà, malgré la similitude du nom, que, loin d'être le charnier garde-manger, il est plutôt, si nous pouvons nous exprimer ainsi, le charnier garde-boire, l'abreuvoir banal, la fontaine publique du bord, dont la naïade amarinée est tour-à-tour, dans un voyage de mer, l'objet du mépris ou de l'amour de ses familiers, selon les variantes de leur carrière aventureuse.

Si la nouvelle installation des navires de guerre a conservé au charnier la place qu'il occupait naguère, il est encore, à l'entrée du gaillard d'avant, la borne limitrophe entre ce forum flottant et le passavant qui en est l'avenue. C'est là que, monté sur son chantier, bien assis, bien amarré, il étale aux regards son large ventre elliptique, bardé de cercles de fer qui tranchent comme des rubans noirs sur sa robe verte ou jaune pâle. Sa couverture, protégée par une toile peinte, est coupée en deux par un jeu de charnières, et s'ouvre en s'élevant pour laisser puiser et retomber aussitôt avec un bruit de citerne. Le maître d'équipage est son responsable naturel; le tonnelier, son surveillant spécial; les caliers, ses fontainiers jurés; tandis que tous les consommateurs lui doivent bien aussi, par intérêt au moins, quelques petits soins auxquels ils ne manquent pas, comme de le fournir de petits cailloux, qui, sous l'eau transparente, figurent un peu le fond d'une fontaine de village : illusion que des matelots, presque tous nés paysans, aiment à retrouver sur les déserts de l'Océan; petite faiblesse du cœur humain qu'ils cachent sous le prétexte de rendre l'eau plus fraîche et plus potable, en y ajoutant même dans cette dernière intention des clous, des ferrailles oxidées, voire même des morceaux de soufre, qu'ils se procurent à leurs frais quand le maître d'équipage ne les fournit pas.

Sur le dessus du charnier figure en premier plan, et pour compléter ce gigantesque *verre-d'eau* de l'équipage, le *vase-puiseur !* type lui-même dans la famille des vases à boire, et qui mérite sa part de cette description. Nous ne sachions pas que le gouvernement *passe* un vase pour boire au charnier; ce n'est pas qu'il chargerait de beaucoup le budget en l'accordant, surtout en le donnant à la convenance des matelots, comme on le verra; mais il ne lui plaît pas de le fournir, pas plus que des cuillers à manger la soupe; au moins nous ne l'avons jamais vu porté sur la feuille du maître d'équipage. C'est donc aux buveurs de se le procurer, le plus économiquement possible, bien entendu, par conséquent unique, commun à tous, durable, défiant les heurts, et surtout d'une vertu négative contre la contagion.

Où croirait-on que les matelots ont su trouver, et à peu de frais, un verre à boire qui résume tant de précieuses conditions?... Sur la tête du bœuf. Oui, l'une de ses cornes en fait l'office : débarrassée de sa pointe, bien bouchée au petit bout, bien grattée, bien adoucie sur ses bords, et traversée dans son milieu par un petit bois façonné qui servira de manche, elle sera la mesure pour toutes les soifs, elle sera invariablement attachée au charnier, et respectée des bu-

veurs, qui auront à observer la manière de s'en servir. Nous nous rappelons encore avoir vu souvent, dans nos corvées d'aspirant à la boucherie du port, les chaloupiers du vaisseau solliciter et obtenir des préposés de l'établissement, des cornes de bœuf, qu'ils destinaient au service du charnier du bord.

Le charnier bien nettoyé est rempli d'eau tous les matins; les caliers et quelques hommes de corvée, échelonnés depuis la cale jusqu'à lui, se passent les *barils-de-galères*, qui viennent se vider dans sa vaste capacité jusqu'à plénitude. Ainsi se trouve préparé le *verre-d'eau monstre* de l'équipage d'un vaisseau de ligne.

Tant que le vaisseau stationne dans le port ou en rade, la consommation d'eau au charnier est libre, dût-on même en renouveler le plein dans la journée; par conséquent pas de sentinelles auprès pour contrôler la façon d'en user: puise qui voudra, sauf aux buveurs toutefois à observer la règle d'usage, formalité de propreté au profit commun, et qui exige que le buveur boive sans chique, et à distance respectueuse pour que les gouttes perdues de sa libation ne retombent pas dans le réservoir général. Malheur au jeune matelot ou au novice qui manque à ce savoir-vivre du gaillard-d'avant; car, bien qu'il n'y ait pas de surveillant spécialement préposé à l'observance de cette police de civilité et d'hygiène, il se trouve toujours dans le voisinage du charnier quelque vieux *dur-à-cuire* de quartier-maître, archive vivante des anciens usages, et d'autant plus sévère à faire respecter ceux encore maintenus, que cet ennemi des innovations se venge par là de celles qu'il ne peut empêcher, et qui lui sont autant de crève-cœurs. Ainsi, tout en se promenant les bras croisés, les mains cachées sous son chaud paletot, il observe sournoisement l'amateur qui s'empare de la corne: si celui-ci en puisant n'a que plongé sa main noircie de goudron dans le liquide, passe pour ça; mais, s'il se montre oublieux de la formule précitée, le vieux cauteleux s'approche en biaisant, et, se mettant à portée, soudain l'un de ses bras se développe, et sa main large et calleuse, décrivant une parabole, va, pour premier avertissement, atteindre d'un revers la corne déjà engagée entre les dents du buveur. C'est bien le moins que la corne voltige sous la violence du choc, non sans déposer son contenu sur la face hébétée du délinquant; heureux de n'avoir pas roulé lui-même sous la touche du vigoureux ancien, et de ne pas payer de quelques dents son oubli ou son ignorance à boire au charnier. Ainsi se trouve promptement jugé ce procès disciplinaire, sans presque de bruit, et surtout sans appel; après quoi vient l'admonition orale, exprimée en logique de gaillard-d'avant, et articulée d'un ton grave et pénétré, au grand profit des autres matelots et novices présens.

Nous avons dit qu'en rade l'eau du charnier est livrée sans contrôle aux capricieux usages des consommateurs, et cela doit être ainsi; nonseulement parce que la facilité d'en remplacer la dépense permet ce laisser-aller, mais encore parce que le contact fréquent des matelots avec la terre en active l'emploi sous toutes les formes. Un matelot, que son *tour de permission* envoie à terre, n'y va pas en négligé, taut s'en faut, et sans nous arrêter à décrire ce costume leste et endimanché qu'il appelle son *trente-et-un et as*, et dans lequel le soulier très-découvert, les pendans-d'oreille et la cravate à nœud coulant révèlent la fatuité matelote, nous dirons que l'eau du charnier est un des moyens puissans et indispensables de sa coquetterie ce jour-là, et qu'elle est à la fois pour lui les pommades, les essences, les savons, les huiles, les cosmétiques, les astringens, tout cet attirail des toilettes soignées, sans compter, bien entendu, les nombreuses ablutions à pleine corne lancées sur ses épaules et sur sa tête, qui lui collent les cheveux et en bouclent coquettement les pointes: lavabo renforcé, et qui a probablement fourni ce refrain de gaillard-d'avant que nous avons souvent entendu fredonner sur un air créole à de vieux maîtres d'équipage de la Compagnie des Indes:

N'y a pas faraud
Comme un matelot
Qu'a lavé sa gueule
Dans cinq ou six eaux.

Et quand il revient de terre donc, c'est bien une autre consommation d'eau; car notez que s'il n'a pas à laver et à panser des horions et des pochades qu'il aura recueillis dans ses lieux de plaisirs, il lui faut au moins rafraîchir son gosier brûlé par les nombreux coups de trois-six qui y ont passé, ou le calmer des raclemens causés par les matières composantes du vin à six sous, dont il a fait une ample application, sans compter qu'une visite chez sa mère, chez son *hôtesse*, ou chez sa bonne amie, lui a valu le petit pot de sirop de pomme et le cornet de chicorée en poudre; élémens d'un café à grande eau qu'il fête jusqu'au dernier atôme. Ajoutons enfin à tous ces besoins d'eau les ardeurs lancinantes et éternelles de sa gorge et de son palais en proie à l'arôme salé et mordicant du tabac de la Régie dont il use sans économie, et qui le ramènent sans cesse à l'eau calmante du charnier sauveur.

Eh bien! qui le croirait, après tout ce qui vient d'être dit, que la nymphe bienfaisante de ce puisard si libéral est alors un objet de mépris et d'outrages pour les ingrats auxquels elle se livre à bouche que veux-tu? et cela dans le temps de sa plus grande beauté, quand elle est jeune, fraîche et bonne comme une fiancée qu'on a choisie! Ils l'insultent, les infâmes! Les entendez-vous dans les hunes, sur les vergues, dans

les embarcations, dans les batteries, quand ils flattent ironiquement celui qui s'exerce sous l'effort d'un travail : « Encore un coup pour double ration au charnier, » disent-ils; encouragement dérisoire qui exprime leur préférence pour Bacchus, qui les trouble et les salit! Oh! les *soiffiers!* oh! les *sacs-à-vin!* vous changerez un jour à son égard, mes gredins! voici venir l'ordre du départ pour une longue campagne; elle vous attend par là, sous la ligne et en calme plat; lorsque le vaisseau captif pressé sous la masse d'une atmosphère embrasée et sans air, lorsque la durée redoutée du voyage feront réduire la dépense de l'eau déjà bien épuisée, et donner l'ordre sinistre de rationner tout le monde à petite pitance; un demi-litre par jour, mes goulus; vous qui en avaleriez d'un seul coup un plein litre, comme un petit verre; nous verrons alors... Mais n'anticipons pas, et procédons graduellement à cette ration décroissante, jusqu'au jour où vous expierez dans sa plus petite expression, et en face de ce charnier sourd alors à votre soif stridente, votre abus de ses libéralités passées, et votre ingratitude pour ses bienfaits.

Aussitôt que le vaisseau est en mer et à distance morale du rivage, les choses changent de face au charnier; et d'abord son juste-plein est la mesure plus ou moins de la dépense d'un jour; et pour assurer ce rapport de temps et de quantité, un matelot-sentinelle est posté près de lui : c'est alors que chaque consommateur, à mesure qu'il se présente, apprend que le charnier ne fournit plus son eau à ce luxe d'emplois, comme barbes, lessives, ablutions, teintures de chicorée, etc. Il y a pour tout ça de l'eau dans la mer; son eau n'est donc plus qu'un rafraîchissement de nécessité et sans abus, dont la portion congrue, contenue dans la corne à boire, doit être vidée là, séance tenante, en présence de la sentinelle, et c'est le premier point de sa consigne; quant au second point, qui consiste à ne pas permettre les retours trop fréquens d'un buveur trop altéré, il est de difficile exécution. En effet, comment s'y reconnaître? comment se rappeler, entre sept ou huit cents buveurs, celui qui a bu plus ou moins de fois? Aussi, combien de quiproquos, d'erreurs, de passe-droits et de scènes comiques sont causés par cet embarras! et chaque fois un colloque s'établit entre la sentinelle et un réclamant : « A mon tour la corne.— Tu as déjà bu, toi. — Quand'ce que j'ai bu? — T'as bu; je t'ai vu boire. — T'as menti; demande à nos gens; veut-t'y pas nous faire accroire à présent que j'ai bu, ce potence-là?—T'as bu, je te dis, et tu ne boiras pas, et pousse au large, et file ton nœud; à un autre.— Ah ben! à la bonne heure! ne te gêne pas, Magdelaine!.... Ah! double louche! laisse-moi avoir la faction une fois, je te soignerai à mon tour, vilaine peau de requin. » Il tiendra parole, vous pouvez le croire; car, à part sa vengeance personnelle, il n'est pas de sentinelle plus sévère à observer sa consigne que celle du charnier, encore qu'elle n'ait pour tout insigne et porte respect de son autorité qu'un vieux sabre d'abordage sans baudrier, et dont le fer rouillé s'attache au fourreau. A défaut de sabre, c'est une trique prise à la cuisine. Sous cet équipement burlesque, c'est un dragon intraitable : ni prières ni menaces ne peuvent le fléchir pour laisser prendre plus d'eau qu'il ne croit devoir accorder; et cependant plus tard il serait heureux de trouver dans son remplaçant la flexibilité qu'il ne sut point avoir pour lui. Il est vrai de dire qu'il est surveillé, et que, s'il était surpris se relâchant sur la rigueur de son service, il lui coûterait une ration de vin en moins pour chaque ration d'eau qu'il laisserait prendre. Et pourtant ne croyez pas à son apparente sévérité; elle n'est qu'un calcul de son cœur au profit d'un seul parmi tous : c'est en se faisant juger incapable d'accorder une faveur, qu'il réussira, sans danger pour lui, à en accorder une à son protégé; et ce protégé, c'est son *matelot*. J'ai dit son seul, mais véritable ami; mais ami pris dans le beau idéal du mot, tel que le voudrait la morale, tel que nous le dit la poésie. Cet ami, que nos rêveries nous promettent, et que le monde ne peut nous offrir, un matelot le trouve sur un navire. Il semblerait que plus la condition de l'homme est périlleuse, plus il ressent le besoin de lier son âme à une autre qui comprenne ses peines et ses joies, et plus il est habile à la trouver. Le cœur a tant besoin de se dilater dans cette carrière de violence où chaque moment d'existence est une conquête, où la vie se passe à ruser et à se débattre avec le destin et avec les hommes, que c'est là plus qu'ailleurs que doivent se trouver de ces amitiés vraies et chaleureuses que les réunions d'hommes heureux ne sauraient nous offrir. Ainsi deux matelots, *matelots* l'un de l'autre, nous rappellent ces amitiés modèles que nous avons lues dans les poèmes héroïques et dans les romans chevaleresques, au moins pour ce qui est de cette solidarité d'existences et de dévoûmens, commencée et grandie par une confraternité de dangers et au bruit des armes, moins souple peut-être à se plier aux prestiges chatoyans de la poésie, mais plus touchante par le naturel de ses élans. Les matelots la comprennent, parce qu'ils la ressentent; aussi ne craignez pas que la fraude d'un peu d'eau en sa faveur irrite ceux dont les gosiers secs s'en trouvent frustrés et la dénoncent. Non, ils respecteront le motif de cette infraction méritante à leurs yeux, parce qu'entre eux le service du cœur passe avant le service de l'État; seulement ils diront : Si j'étais son *matelot!*

Mais revenons au charnier, dont nous avons été écartés un moment. Nous y trouvons les choses bien changées, et cette fois elles ont une

couleur grave et attristante. La faible quantité d'eau restante à bord, comparée à la durée présumée du voyage, prescrit une économie sévère dans sa dépense, et la portion réduite, accordée à l'équipage entre ses repas, est insuffisante pour ses besoins. Ce n'est plus sous la surveillance d'un simple matelot que chaque buveur vient, au gré de son caprice, puiser lui-même au charnier l'eau nécessaire à sa soif; il la reçoit maintenant à heure fixe par les soins d'une commission que préside un officier, et déjà le charnier est devenu un puits sacré, comme celui du désert, dans lequel il n'est plus permis à tout profane de puiser.

Chaque matin, un avertissement général rallie au charnier l'équipage, qui l'assiége de ses longues files. On procède solennellement et avec justice à la distribution, selon la hiérarchie des rangs pour le tour d'appel, mais sans distinction aucune pour la quantité de liquide. Chacun reçoit à la fois la portion accordée pour toute la journée; les uns dans une bouteille qu'ils ont le bonheur de posséder; les autres dans le bidon à l'usage commun de sept hommes, où elle reste pour chacun sur la foi des six autres; d'autres, et c'est le plus grand nombre, n'ayant pas de vase pour la renfermer, ne savent comment faire, et, dans leur embarras, ils l'avalent tout de suite, et souvent sans besoin. La distribution finie, le charnier est fermé, un lourd cadenas en condamne la couverture, et bientôt les ardeurs dévorantes d'un soleil à pic ont tout séché autour de lui; sa corne, jadis corne d'abondance, est là gisant, tarie et écaillée par une sécheresse mordante.

Le matelot, appris à l'économie d'un bien par l'expérience des privations, jouira plus longtemps de sa petite portion d'eau renfermée si religieusement dans la bouteille préservatrice. Il est vrai que ses jouissances seront mensongères par leur insuffisance; mais n'est-ce donc rien de les avoir à sa merci? de pouvoir avec liberté contempler en secret ce trésor si envié? Oh! combien de fois, pressé par la soif qui le tourmente, il descendra pour s'assurer que sa bouteille est là, à l'abri de tout soupçon! Qui dira son extase lorsque seul en son coin, pour en boire à son aise, palpitant de bonheur, il la prend, il la baise, et ne prend de son eau que le temps d'un baiser; la rebouche, la recache et s'en va! tandis que le malheureux qui, privé du moyen de conserver sa ration, l'a bue tout de suite sans plaisir comme sans besoin, souffre au moment opportun pour en jouir. Comment dire ses angoisses, causées par une soif ardente excitée encore par des alimens salés, par un travail pénible et par les feux solaires qui le dardent? Oh! comme il souffre! de qui attendre une goutte d'eau, une seule goutte sur sa langue embrasée?... Chacun est avare de la sienne, et son *matelot* n'en a plus! L'eau de la mer; mais elle est un poison qui double son tourment... Il se promène, il s'étourdit pour ne pas penser à la soif; mais elle le poursuit et le brûle. Sa bouche béante demande de la fraîcheur à l'ombre des voiles, au souffle de la brise, au fer des canons; rien! tout assèche sa bouche et flétrit ses lèvres! Le soir vient, mais sans sommeil pour lui, et, lassé, il va s'asseoir triste et pantelant près de ce charnier jadis si méprisé. Sa tête pesante tombe sur le couvercle impitoyable; et, là, ses douleurs lui rappellent la fontaine de son village. Dans ses rêveries, il entend un bruit de citerne, il entend même le frôlement des cailloux sous une eau courante! Il ne se trompe pas : c'est le peu resté au fond du charnier qui s'agite au roulis du vaisseau; ce bruit, qui lui rappelle une abondance dépréciée, c'est le reproche de la naïade qui se venge. Ah! si elle se livrait encore à lui! quoique bien changée par le voyage, vieille, jaunie, nauséabonde, et laide surtout des petits monstres nés de son sein altéré, comme il lui ferait fête! comme il la chérirait! Mais, sourd à ses désirs, ce charnier vengé ne s'ouvrira pour lui que demain, et toujours avec la même parcimonie, jusqu'au jour où la brise fraîche et sûre, et l'espoir de revoir bientôt un port, permettront encore de le livrer aux caprices des matelots.

Pour terminer, disons que l'ordre de rationner l'eau sur un vaisseau retentit tristement dans toutes les réflexions, moins peut-être par les privations qu'il impose, et par la disette qu'il révèle, que par *la liberté du charnier* qu'il suspend. Le matelot aussi est jaloux de ses franchises. Quelle franchise, celle de boire de l'eau! Mais lui seul peut comprendre ce qu'a de monstrueux la perte de son droit d'en boire. Le charnier libre! c'est son Léthé, à défaut d'autre; il y puise l'oubli des mille contraintes qui pèsent sur sa vie de marin. Dans une circonstance critique, le capitaine L... eut le bonheur de concilier, sur son brig *le Charles-Adèle*, l'économie matérielle du liquide avec la jouissance morale de la liberté du charnier. Il y fit mettre un canon de fusil qui plongeait dans l'eau par la culasse, et dont le petit bout sortait par un trou percé au centre du couvercle bien condamné. Ce canon de fusil était une pompe aspirante, dont le libre usage laissait exister la liberté modifiée du charnier. Les matelots, habiles à se servir de cette pompe en l'embouchant par son bout extérieur, parvenaient à se désaltérer avec moins d'eau qu'il ne leur en eût fallu ordinairement. Ceux qui ne savaient pas s'en servir se désaltéraient par le seul essai qu'ils en faisaient; car ils n'aspiraient pas d'eau, mais bien l'air frais contenu dans le tube, qui rafraîchissait leur palais, et ils restaient étonnés d'être désaltérés sans avoir bu.

Le cap. P. Luco.

Les pilotes de Milford.

—

Cette Manche, ce chenal britannique, de trente lieues de large à son entrée, et de six lieues d'ouverture seulement à son extrémité orientale, et qui, dans son étroite longueur de trois cents milles, sépare les mœurs, les lois, les langues et pour ainsi dire les climats des deux premières nations du globe, mieux que ne le feraient peut-être deux mille lieues de pays, offre quelquefois aux navigateurs même les plus expérimentés, un des détroits les plus dangereux à parcourir. Lorsque l'hiver, par exemple, arrive avec ses froides brumes couvrir les rochers innombrables de ce vaste fleuve maritime, et cacher aux capitaines les astres au moyen desquels ils pourraient diriger leur route au milieu des courans variables et des marées de foudre du canal, rien de plus imprudent que de se risquer à *emmancher* sans avoir obtenu une latitude précise. A l'entrée de ce chenal redoutable, vous rencontrez *un flot* qui, pendant neuf heures sur trois, tend à vous engouffrer dans une autre Manche, le canal Saint-Georges (1), plus périlleuse encore s'il est possible que la Manche française elle-même. Là, pour peu que le brouillard vous dérobe la vue des côtes environnantes, vous n'apercevez sur les eaux que des mâts de navires coulés, indices trop certains du sort qui attend votre bâtiment égaré; et dans ce vaste cimetière de trois-mâts et de brigs submergés à jamais, trop heureux quelquefois si vous rencontrez quelque petite barque de maraudeurs maritimes, qui consente à vous piloter dans un port difficile, moyennant l'abandon de tout ce que vous pouvez posséder au monde.

Un brick français, *le Poisson-Volant*, se rendait de Marseille au Havre, il y a quelques années, avec une lourde et bonne cargaison. C'était dans l'hiver. Le temps était couvert depuis plusieurs jours quand *le Poisson-Volant donna en Manche*. Le capitaine ajoutant une confiance trop aveugle dans les coups de sonde fort incertains au moyen desquels il croyait avoir suppléé aux observations astronomiques qui lui avaient manqué dans le moment où elles lui auraient été le plus indispensables, le capitaine continua sa route à l'est avec une assez forte brise et sous *un ciel bouché*. Vers le milieu même du jour où l'on supposait à bord que le navire devait avoir dépassé les îles Sorlingues, situées à l'*ouvert* du canal, un homme de l'équipage, à travers les vapeurs épaisses qui couvraient les flots bourbeux que divisait le bâtiment, crut apercevoir sur l'avant l'ombre vague et pourtant fixe de la terre. Le capitaine, informé le premier de cette circonstance alarmante, se précipite vers le bossoir, et bientôt il ne peut plus douter de la réalité du danger qu'il courrait en prolongeant sa bordée. Il ordonne précipitamment de virer de bord, et le bâtiment, obéissant par bonheur au mouvement qu'on lui imprime, vire vent-devant malgré la difficulté que lui présentait, pour faire cette évolution, l'*allure-largue* pour laquelle il était orienté une minute auparavant. On cingle au large, mais sans savoir où. Plusieurs mâts de navires engloutis, près desquels on passe avec une vitesse effrayante, viennent augmenter la terreur qui s'est déjà répandue à bord. On diminue de voiles : on sonde; et à mesure que le plomb révélateur de la ligne va interroger le fond, l'effroi augmente, car la profondeur d'eau diminue. On amène, on cargue alors les voiles, et l'ordre de mouiller est donné; mais les ancres, en labourant lourdement le fond, chassent sous l'effort du navire que la mer qui grossit vient en mugissant frapper avec violence. Il faut appareiller de nouveau et prendre la bordée que le hasard, providence des marins qui n'espèrent plus, fera courir au malheureux bâtiment.

Un moyen restait au capitaine pour éviter, autant que possible, les dangers qu'il avait à redouter en suivant une nouvelle route; c'était de cingler dans l'aire de vent qu'il avait déjà parcourue pour arriver au point où il se trouvait; mais la brise, qui suit presque toujours la direction des détroits, avait changé depuis peu, et il aurait fallu louvoyer au milieu des écueils les plus certains, pour retourner sur la route déjà faite.

Dans ce moment d'anxiété et de découragement, les yeux des hommes de l'équipage rôdaient autour du navire, cherchant à percer le brouillard pour découvrir à temps les dangers qu'on aurait pu éviter ensuite au moyen d'un coup de barre ou d'une prompte manœuvre. Une masse noire, que l'on prend pour une roche élevée, se dessine soudainement à une encâblure du bâtiment. On crie au timonnier de *loffer* pour *parer ;* mais malgré le mouvement qu'a fait le navire pour s'éloigner du point redouté qui vient d'être indiqué, la masse noire s'approche : un murmure de voix confuses s'est fait entendre sur les flots alourdis par la brume à laquelle les ombres du soir commencent à se mêler. Ce prétendu rocher est une embarcation. L'embarcation court, glisse derrière le rideau de vapeurs comme un fantôme aérien, et laisse voir enfin aux marins du *Poisson-Volant*, un joli petit cutter, bien *espalmé*, monté de sept hommes perchés fort tranquillement sur leur pont, ou accroupis à l'abri de leurs frêles et élégans bastingages.

« Nous sommes sauvés ! s'écrie à cette vue le capitaine français : ce sont des pilotes !... »

(1) Le canal Saint-Georges, plus connu de nos marins sous le nom de *Manche de Bristol*, sépare, comme on le sait, l'Angleterre de l'Irlande.

Un des hommes du cutter hèle ainsi le brig, en anglais :

« Oh! du navire, oh! où allez-vous?

— Au Havre, » répond le capitaine du *Poisson-Volant*.

A ce mot, tous les pilotes se prennent à rire bruyamment, et de ce rire moqueur, de ce rire si humiliant pour celui qui l'a provoqué.

Le capitaine, surmontant, dans la gravité de cette circonstance, le dépit et la honte qu'il éprouve, ne craint pas de demander aux Anglais qui continuent de ricaner de son mot *Havre* :

« Vous êtes sans doute pilotes de ces parages : où sommes-nous?

— A deux ou trois quarts-d'heure, tout au plus, de votre perdition, lui répond celui qui paraît être le patron de la barque.

— Eh bien! lui crie sans hésiter le capitaine, s'il en est ainsi, au nom de Dieu, sauvez-nous et remettez-nous dans la route que nous devons suivre pour ne pas nous perdre.

— J'y consens, repart le patron; mais pour cent guinées.

— Cent guinées pour un mot, pour un seul mot que vous auriez à me dire, malheureux que vous êtes! j'aimerais mieux me perdre avec mon équipage et mon navire!

— Comme il vous plaira, mon capitaine. Vous n'avez plus qu'une demi-heure à courir pour cela. »

Et en prononçant froidement ces dernières et infernales paroles, le patron fait donner un coup de barre au large, à celui des hommes qui gouverne la barque. Le vif et léger cutter vire de bord et disparaît comme un oiseau dans l'épaisseur du brouillard, aux yeux consternés de l'équipage du *Poisson-Volant*.

A l'indignation qu'inspira cette conduite barbare aux gens du malheureux brick, succéda bientôt le désespoir, et au désespoir les reproches les plus amers contre ce que l'on appelait l'entêtement du capitaine. « Notre vie à tous ne vaut pas apparemment cent guinées, répétaient les matelots français, et dans un quart-d'heure nous sommes noyés pour avoir refusé le secours que nous offraient ces misérables pour un peu d'argent.... — Capitaine, s'écrie un des marins, c'est vous qui répondrez devant Dieu du malheur qui va nous arriver! » Et les autres matelots, partageant le sentiment qui exalte le plus audacieux de leurs camarades, s'unissent entre eux pour accabler de malédictions leur chef, leur chef désespéré, cent fois plus malheureux qu'eux tous.

Le bruit d'un navire qui fait clapoter l'eau à une petite distance, se laisse entendre avant qu'on ait pu apercevoir le navire lui-même. C'est encore la barque des pilotes qui revient se montrer à travers les vapeurs du brouillard : l'espoir renaît encore une fois dans le cœur des gens de l'équipage du brick. Mais cette fois, ce ne sont plus les pilotes qui parleront les premiers : c'est au capitaine de faire ses propositions.

« Je consens à vous donner soixante guinées, crie-t-il aux Anglais, si vous me remettez en route.

— Vous n'avez plus qu'un quart-d'heure à vivre, répondent les pilotes impitoyables, et maintenant ce n'est plus assez; c'est cent cinquante guinées qu'il nous faut, si vous tenez à vous sauver. »

La barque allait encore s'éloigner pour ne plus reparaître peut-être. La nuit s'avançait avec toutes ses horreurs, sur la mer qui grossissait en se brisant avec fracas autour du navire. Le capitaine, vaincu par l'excès de son propre malheur et par les menaces de son équipage, promit aux pilotes tout ce qu'ils voulurent pour racheter sa vie et celle de ses hommes révoltés par peur contre son impuissante autorité.

Ce fut alors, mais alors seulement qu'il apprit des Anglais qu'il se trouvait affalé dans la Manche de Bristol.

Dans la nuit de cette journée, si triste pour le pauvre *Poisson-Volant*, les pilotes conduisirent le navire dans le havre de Milfort. Une fois à terre, les pilotes, au lieu de se contenter du prix de cent cinquante guinées qu'ils avaient attaché à leur service, se mirent en tête de réclamer, comme sauveteurs, le tiers de la valeur sauvée. Tout Milfort fut indigné de l'atrocité de cette conduite. Le capitaine français résista. On plaida devant les jurés, et dans cette malheureuse affaire la moitié du navire et de la cargaison se trouva mangée en frais de justice et en indemnités accordées aux pilotes du pays.

Ed. Corbière.

UN

Voyage de Louis XV

AU HAVRE-DE-GRACE,

EN 1749.

La paix que la politique de Louis XV venait de rendre à l'Europe par le traité d'Aix-la-Chapelle, lui laissant le temps de visiter un port du royaume, pour connaître par lui-même les différentes opérations de la marine, il prit, au commencement de septembre 1749, la résolution d'aller au Havre, de-Grâce. La nouvelle ne tarda pas à s'en répandre dans la ville, et elle fut bientôt confirmée, d'abord par M. de La Bourdonnaie, intendant de la généralité de Rouen, ensuite par M. le duc de Saint-Aignan, gouverneur de la place, qui tous deux annoncèrent l'arrivée du roi pour le 19 septembre 1749.

Le Havre, situé à l'embouchure de la Seine, était alors dans un terrain plat et marécageux, au travers duquel on avait pratiqué une longue et large chaussée plantée de quatre rangs d'arbres, qui assurait la communication de la ville à la terre ferme. On a vu que cette place doit son origine à Louis XII qui en jeta les fondemens en 1509. François Ier la fortifia dans la vue de protéger le commerce de la côte, et la décora du nom de Françoise.

Dès qu'on y fut informé de la résolution du roi, le zèle et la joie des habitans éclatèrent par les témoignages les plus vifs. L'élite de la jeunesse se proposa pour former une compagnie de cavalerie. Dans le nombre de ceux qui se présentèrent, M. le chevalier de Beauvoir, lieutenant du roi, en choisit trente-deux, leur fit trouver des chevaux, et régla leur uniforme. Ce fut un habit bleu, avec le collet, le parement et la veste de velours cramoisi galonnés en or, même bord au chapeau, plumet blanc et cocarde blanche. Deux négocians, qui avaient servi dans les gendarmes pendant la dernière guerre, furent mis à la tête de cette compagnie, qui demanda la permission de prendre le nom de Saint-Aignan. Un officier des troupes du roi, qui se trouvait alors au Havre, s'offrit à leur apprendre toutes les évolutions, et comme leur volonté répondait à son zèle, quinze jours lui suffirent pour les mettre en état d'escadronner aussi bien qu'un corps de cavalerie réglée.

La bourgeoisie s'arma de son côté, prit un uniforme rouge, et les *Quartiniers* qui la commandaient se distinguèrent par un parement de velours bleu. Elle était flattée d'être admise à la garde de la personne du roi, comme ses pères l'avaient été du temps de François Ier et de Henri IV. M. le gouverneur avait obtenu que cet ancien privilége de la bourgeoisie lui fût conservé.

Cependant les magistrats, par ordre de M. le duc de Saint-Aignan, faisaient de grands préparatifs; tous les arbres de la chaussée qui existait dès alors furent garnis de lanternes, et l'on s'attacha surtout à décorer la grande rue Saint-Michel qui conduisait de la porte d'entrée à l'Hôtel-de-Ville, situé sur le bord du quai. Toutes les façades des maisons furent couvertes par des portiques terminés alternativement en pleins cintres et en fronteaux. Le nombre en montait à plus de cent trente. Les pilastres, qui portaient 30 pieds d'élévation sur 6 de large, étaient coupés sur la hauteur en huit parties par autant de traverses, toutes revêtues de feuilles de lierre et de laurier, ainsi que les cintres et les frontons d'où pendaient des guirlandes et des festons de même feuillage. Le tout fut bordé de lampions. Et pour faire face à la porte d'Ingouville, où la rue aboutissait au nord, on plaça à l'extrémité méridionale un navire dont toutes les manœuvres étaient garnies de fanaux, et la coque couverte de lampions jusqu'au niveau de l'eau.

On avait distribué les inscriptions suivantes aux endroits les plus remarquables.

Sur la porte d'Ingouville en dedans :

Urbem hanc
a Ludovico duodecimo
patre populi
conditam
a Francisco primo
bonarum artium instauratore
auctam
ab Henrico secundo et Henrico tertio
multis privilegiis
ampliatam
ab Henrico quarto
animi constantia necnon bellica virtute magno
auditam
a Ludovico decimo tertio
cognomine Justo
validioribus castellis
munitam
Ludovicus decimus quintus
iisdem aliisque pluribus titulis
rex dilectissimus
proprio beavit aspectu
anno M. DCC. XLIX. septembris die XIX.

Sur la porte de l'Hôtel-de-Ville en dehors :

Immemor renovatus honos.

Sur la porte en dedans de la cour :

Amor flammas dabit esse perennes.

C'était une allusion, non-seulement aux illuminations que la fête occasionait, mais encore à la salamandre que la ville du Havre porte dans ses armes, et que François Ier avait prise pour devise.

Sur la façade du bâtiment à gauche :

Recepisse felix.

Sur la façade à droite :

Et meminisse juvabit.

L'inscription suivante se lisait sur la façade de la principale église :

Dilecto regi dilecti populi.

Celle de la maison que le gouverneur avait choisie pour son logement était conçue en ces termes :

Le plus beau de nos jours.

M. de La Bourdonnaie, chargé par le roi de marquer les logemens pour la suite de Sa Majesté, se rendit au Havre le 12 septembre. L'Hôtel-de-Ville est le logement ordinaire du gouverneur. M. le duc de Saint-Aignan le réserva pour le roi, pour les dames qui devaient l'accompagner et les principaux officiers de service. Ces officiers étaient M. le duc de Villeroi, capitaine des gardes-du-corps, et M. le maréchal duc de Richelieu.

premier gentilhomme de la chambre. Il avait donné ses ordres pour l'ameublement, qui se fit avec la décence convenable. En conséquence des mêmes ordres on prit toutes les précautions possibles contre toutes sortes d'accidens. L'Hôtel-de-Ville fut étayé; et l'on eut soin de faire enlever les poudres qui étaient dans les souterrains de la tour voisine de cet édifice; elles furent mises dans un navire qu'on envoya mouiller en rade. En même temps on ôta les deux pompes de la cour de l'Hôtel-de-Ville pour laisser une libre entrée aux carrosses du roi.

Les princes et les seigneurs qui étaient du voyage eurent leurs logemens dans les principales maisons que les habitans s'empressèrent d'offrir d'eux-mêmes.

On ne se donnait pas de moindres mouvemens du côté de la marine par ordre de M. Rouillé, secrétaire d'État, ayant ce département. Il avait instruit du dessein de Sa Majesté M. Derchigni, intendant, et M. de Villiers Fransure, capitaine de vaisseau commandant la marine au Havre, en les laissant maîtres absolus de prendre les mesures qu'ils croiraient les plus propres à donner au roi une idée convenable de la marine, autant qu'ils le pourraient faire en si peu de jours et avec le peu de moyens qu'ils avaient à leur disposition.

En effet, le département de la marine du roi au Havre était peu considérable, à cause de la difficulté de l'entrée du bassin pour les vaisseaux, et il n'y avait alors aucune frégate, ni sur les chantiers, ni dans le port. Il s'y trouvait seulement une flûte de six cents tonneaux, nommée *le Chariot-Volant*, qui venait d'être lancée à l'eau; et l'on n'avait pas assez de temps pour faire venir quelques frégates des autres ports.

Il fut résolu que l'on ferait armer cette flûte en vaisseau de guerre, sous le commandement de M. Pépin de Maison-Neuve, capitaine de vaisseau; qu'on ferait une carène; qu'il y aurait une joûte dans le bassin; qu'on disposerait tous les ateliers de l'arsenal; qu'on assemblerait des ouvriers de toute espèce, afin de lancer à l'eau trois navires marchands qui étaient en construction sur la plage du Perrey; et qu'enfin on armerait deux navires, l'un sous le commandement de M. Dupuy, et l'autre sous celui de M. d'Amfreville, tous deux lieutenans de vaisseau, pour exécuter en rade un combat naval. M. Dutrou de Villetang, ingénieur en chef pour la partie des fortifications maritimes, eut aussi ordre de M. Rouillé de disposer tout pour la manœuvre des écluses qui servent au nettoiement du port.

Il ne paraissait cependant guère possible de lancer à l'eau les trois navires qui étaient sur la plage du Perrey, parce que la marée devait être dans son plus bas le jour de l'arrivée du roi, les hautes marées ne devant commencer que le 26. Il n'y avait pas d'exemple qu'on eût jamais risqué de lancer des vaisseaux dans un pareil temps; mais de telles difficultés ne furent pas capables d'arrêter le zèle de ceux qui étaient préposés pour la marine. On forma des plans inclinés de la longueur d'environ 200 pieds, par le moyen desquels on pût conduire les navires jusqu'à flot. Ces sortes de plans ou calles se firent avec une prodigieuse quantité de grosses pièces de bois de charpente; et les ouvriers travaillèrent avec tant d'ardeur que l'ouvrage s'acheva bientôt. Ils eurent néanmoins à combattre un vent opiniâtre, dont la violence agita la mer au point qu'à deux ou trois reprises elle démonta une partie de ces chemins; mais rien n'est impossible au zèle, et la constance des ouvriers répara tous les désordres causés par l'orage. Enfin, le temps devint calme et parut se prêter aux vœux des habitans.

Cependant M. le duc de Saint-Aignan était arrivé le 15, sur les trois heures après midi, avec M. le duc de Beauvilliers, M. le chevalier de Saint-Aignan, ses fils, et M. le comte de L'Aubespine son neveu. La bourgeoisie, qui avait pris les armes, était rangée en haie depuis la porte de la ville, et la compagnie des volontaires avait été à sa rencontre jusqu'à l'abbaye de Graville, située à une petite lieue du Havre. Dès qu'il parut à la barrière, il fut salué de seize coups de canon, cinq de la terre et onze de la marine; à la descente du carrosse il fut complimenté par le corps de ville; et M. le lieutenant du roi lui présenta les clefs, qu'il lui rendit. Il fit son entrée à pied, suivi des échevins et des premiers magistrats, précédé de ses gardes à cheval au nombre de vingt-quatre, tous en uniforme; les volontaires marchaient sur les ailes.

Vis-à-vis de la maison qu'il avait choisie dans cette occasion pour son logement, on avait bâti par son ordre des salles et des cuisines, destinées pour les tables qu'il devait tenir depuis son arrivée jusqu'au départ du roi. Ces tables furent splendidement servies soir et matin à deux cents couverts à ses dépens. Les gardes-du-corps et les officiers de la suite du roi n'en eurent point d'autres. Il fit les honneurs de toutes; et celle qu'il tint en personne fut la plus nombreuse. MM. les députés du parlement et de la chambre des comptes de Normandie y mangèrent pendant tout le séjour qu'ils firent au Havre.

Les premières mesures qui se prirent depuis l'arrivée de M. le duc de Saint-Aignan, et de concert avec lui, furent contre les accidens que pouvait occasioner l'affluence des étrangers accourus de toutes parts. Pour assurer en même temps la subsistance de cette multitude de spectateurs qui se montait à trente mille, on permit indistinctement à tous les marchands l'entrée et la vente des vivres de toute espèce.

Le 16 fut marqué par l'arrivée de M. Rouillé, ministre et secrétaire d'État.

Le 17, arriva un détachement de cinquante gardes du roi, avec huit compagnies de dragons à cheval, et quatre à pied, du régiment d'Harcourt.

Le 18 on fit la bénédiction d'un étendard pour la compagnie des volontaires; et la messe, à laquelle M. le duc de Saint-Aignan assista, fut célébrée par M. l'abbé Dillon, grand-vicaire de M. l'archevêque de Rouen, qui fit à ce sujet un discours parfaitement assorti à la circonstance. Le soir de ce même jour, M. le duc de Penthièvre, amiral de France, et M. le comte de Saint-Florentin, ministre d'État, se rendirent au Havre.

Tout étant ainsi préparé pour la réception du roi, qu'on se flattait enfin de voir le lendemain 19, les habitans attendirent la pointe du jour avec la plus vive impatience. Dès quatre heures du matin on battit la générale; et à l'heure marquée chacun se rendit à son drapeau. La compagnie de Saint-Aignan monta à cheval sur les neuf heures, et fut au-delà de Harfleur attendre le roi, ainsi que les gardes de Sa Majesté, les dragons et les autres troupes.

Les différentes compagnies des garde-côtes du gouvernement formaient un corps de 2,210 hommes, dont 750 dragons, et 1460 hommes d'infanterie, divisés en cinq capitaineries, qui sont la capitainerie de Seine, celles d'Etretat, d'Iport, de Fécamp et du Havre. M. le duc de Saint-Aignan les avait distribués dans l'ordre suivant depuis l'entrée du gouvernement jusqu'à la ville.

A l'entrée des forges, 40 dragons; dans le bourg, 110 hommes d'infanterie; à la sortie des forges, 40 dragons; à l'entrée de Saint-Romain, 50 dragons; dans Saint-Romain, 150 hommes d'infanterie; à la sortie de Saint-Romain, 50 dragons; à l'entrée de la Botte, 50 dragons; dans le bourg, 100 hommes d'infanterie; à la sortie de la Botte, 50 dragons; à l'entrée de Harfléur, 50 dragons; dans Harfleur, depuis la porte jusqu'au milieu de la ville, 250 hommes d'infanterie; depuis le milieu de la ville jusqu'à la porte, 250 hommes d'infanterie; depuis Harfleur jusqu'à Graville, en deux compagnies de 60 chacune, 120 dragons; dans Graville, 110 hommes d'infanterie; depuis Graville jusqu'à Ingouville, en trois compagnies de 60 chacune, 180 dragons; dans l'espace vide vis-à-vis l'hôpital, 120 dragons; dans Ingouville, pour border la haie des deux côtés depuis le commencement des maisons jusqu'à la porte des Pénitens, 200 hommes d'infanterie; pour border la haie des deux côtés du chemin depuis Ingouville jusqu'à la porte du Havre, 300 hommes d'infanterie.

Ainsi le roi trouva partout des détachemens sur son passage. A midi, la bourgeoisie se rangea en bataille sur la place d'armes. On en tira 25 hommes par quartier pour composer la garde du roi. Le reste de la troupe défila pour former deux lignes dans la grande rue jusqu'à la porte d'Ingouville.

A deux heures, les dragons d'Harcourt, qui étaient commandés pour la garde du roi, prirent poste à la droite sur la place d'armes conjointement avec les bourgeois. Les drapeaux de ces deux corps sont restés déployés au centre pendant tout le temps que le roi a séjourné au Havre.

Sur les quatre heures, une pièce de canon qu'on avait portée dans la campagne, à quelque distance de la ville, annonça l'approche du roi. Aussitôt toute l'artillerie des bastions de la ville et de la citadelle, au nombre de soixante-treize pièces, fit une décharge à laquelle celle de la marine répondit. Elle était dressée sur le bord de la mer, au nombre de trente-six pièces de 36 livres de balle, et elle fut tirée à boulets. Cette décharge générale fut suivie de deux autres.

Le roi étant arrivé à la première barrière, M. le gouverneur, qui l'y attendait, lui présenta, dans un bassin d'argent, les clefs de la ville : elles étaient de vermeil, suivant l'usage. En même temps il lui adressa le discours suivant :

SIRE,

Je vais mettre au nombre des jours les plus heureux de ma vie celui où j'ai l'honneur de présenter à Votre Majesté, avec les clés d'une des plus fidèles villes de son royaume, les hommages et les cœurs de tout ce qu'elle a d'habitans.

Pendant cette cérémonie, le corps de ville, qui accompagnait M. le duc de Saint-Aignan, avait un genou en terre. Le roi, qui avait pris les clés des mains du gouverneur, les remit au capitaine des gardes qui était seul dans son carrosse : Sa Majesté entra ensuite dans la ville, à la porte de laquelle M. le lieutenant du roi était à la tête de la bourgeoisie. La marche se fit dans l'ordre suivant : les pages et écuyers du roi; plusieurs carrosses dans lesquels étaient quelques seigneurs de la cour; le carrosse du roi; les gardes de chaque côté; les carrosses du gouverneur; le corps de ville; les officiers majors de la place; un détachement de dragons, et la compagnie de Saint-Aignan. Cette marche était fermée par quatre brigades de maréchaussée, et par plusieurs cavaliers et dragons des garde-côtes. Tant qu'elle dura, les acclamations continuelles exprimèrent les transports et la joie des habitans. Elles redoublèrent toutes les fois que le roi parut aux fenêtres de l'Hôtel-de-Ville, où il était descendu.

En arrivant, il eut la bonté d'admettre le corps de ville à lui présenter le vin d'honneur, visita les appartemens dont il parut satisfait, et apprit avec plaisir que Henri IV les avait occupés. Madame la duchesse de Brancas et mesdames les marquises de Pompadour, d'Estrades et de

Livry, qui étaient du voyage, arrivèrent un moment après, ainsi que M. le comte de Clermont, prince du sang ; M. le comte de Brionne, grand-écuyer de France en survivance ; et M. le prince de Turenne, grand chambellan aussi en survivance ; M. le prince de Soubise, capitaine des gendarmes de la garde ; M. le duc d'Agen, capitaine des gardes-du-corps ; M. le duc de La Vallière, grand-fauconnier ; M. le marquis de Beringhen, premier écuyer ; M. le marquis de Croissi, capitaine des gardes de la porte ; M. le marquis de Sourches, grand-prévôt de l'hôtel ; M. le comte de Maillebois, maître de la garde-robe ; M. le comte d'Argenson, ministre d'Etat ayant le département de la guerre, grand-maître et surintendant général des postes de France ; M. le comte de Noailles ; milord Clare, comte de Thomond ; le marquis de Gontaut ; le marquis de La Salle, et M. de Vaudières, directeur général des bâtimens du roi. Dès que toute la cour fut rassemblée auprès du roi, il voulut aller voir la mer, et monta dans ce dessein sur la tour qui est à l'entrée du port ; mais le froid ne lui permit pas de s'y arrêter. En rentrant à l'Hôtel-de-Ville, il jeta un coup d'œil sur sa garde bourgeoise, comme il avait déjà fait en sortant, et il en parut satisfait.

On lui servit à souper sur une table de vingt-huit couverts, où les dames, les princes et les seigneurs qui l'accompagnaient mangèrent avec lui. Le souper ne fut point public ; les appartemens n'étant pas assez vastes pour que le roi pût satisfaire la curiosité de son peuple. Il se coucha vers les neuf heures, après avoir donné l'ordre à M. le duc de Saint-Aignan, qui le rendit à M. de Lillebonne, commandant des dragons de la garde. On fit cependant illumination de la grande rue ; mais celle du vaisseau fut remise au lendemain : toutes les rues de la ville, les remparts et les bastions le furent dès que le roi y eut mis le pied. M. de Villiers Fransure eut l'honneur de lui donner la main pour monter à l'échelle du bord ; et M. Pepin de Maison-Neuve eut ce même honneur sur le plat-bord et aux échelles dans le vaisseau. Le roi en visita les chambres, les gaillards, les batteries et tous les aménagemens : il se fit rendre un compte exact de toutes les pièces et de leur usage.

Au sortir de ce bâtiment, Sa Majesté passa sur une grande galerie, d'où elle vit les manœuvres des voiles, qui furent exécutées avec beaucoup de précision par l'équipage : tous les matelots, au nombre de quatre cents, étaient en uniforme bleu. Cet exercice fut terminé par sept cris de *vive le roi !* qui, suivant l'usage de la marine, furent commandés au sifflet et accompagnés de mouvemens de bras, le chapeau à la main. On rangea la frégate afin que le roi vît à découvert l'étendue du bassin dont on avait fait sortir presque tous les vaisseaux ; ceux qui étaient restés furent rangés de l'autre côté. Ils étaient remplis d'un nombre infini de personnes, ainsi que les radeaux, les fenêtres des maisons voisines, outre cinq à six mille spectateurs placés sur un rempart en talus au fond du bassin : ce qui formait un spectacle aussi varié qu'agréable.

Les officiers du port firent caréner un navire, et donnèrent au roi le spectacle d'une joûte, qu'il parut voir avec plaisir. Elle fut exécutée par quatre chaloupes dont les corps, les rames et les pavillons étaient peints de couleurs différentes. Tous les rameurs et les combattans, distribués dans chacune, portaient des habits et des boucliers de la même couleur que leur chaloupe. Le prix était une épée d'argent, un chapeau et une écharpe bordée d'argent.

Après la joûte, Louis XV visita tous les magasins et les ateliers du bassin ; il parut content de la propreté et de l'arrangement de la salle d'armes, et donna une attention particulière à la salle des voiles.

Le roi retourna sur les onze heures à l'Hôtel-de-Ville ; il s'arrêta dans la cour à examiner et à faire distribuer des ouvrages d'ivoire que M. le duc de Saint-Aignan et M. de La Bourdonnaie avaient eu soin de faire venir de Dieppe. Ensuite le gouverneur présenta au roi le corps de ville, à qui il voulut bien donner des marques de sa bonté.

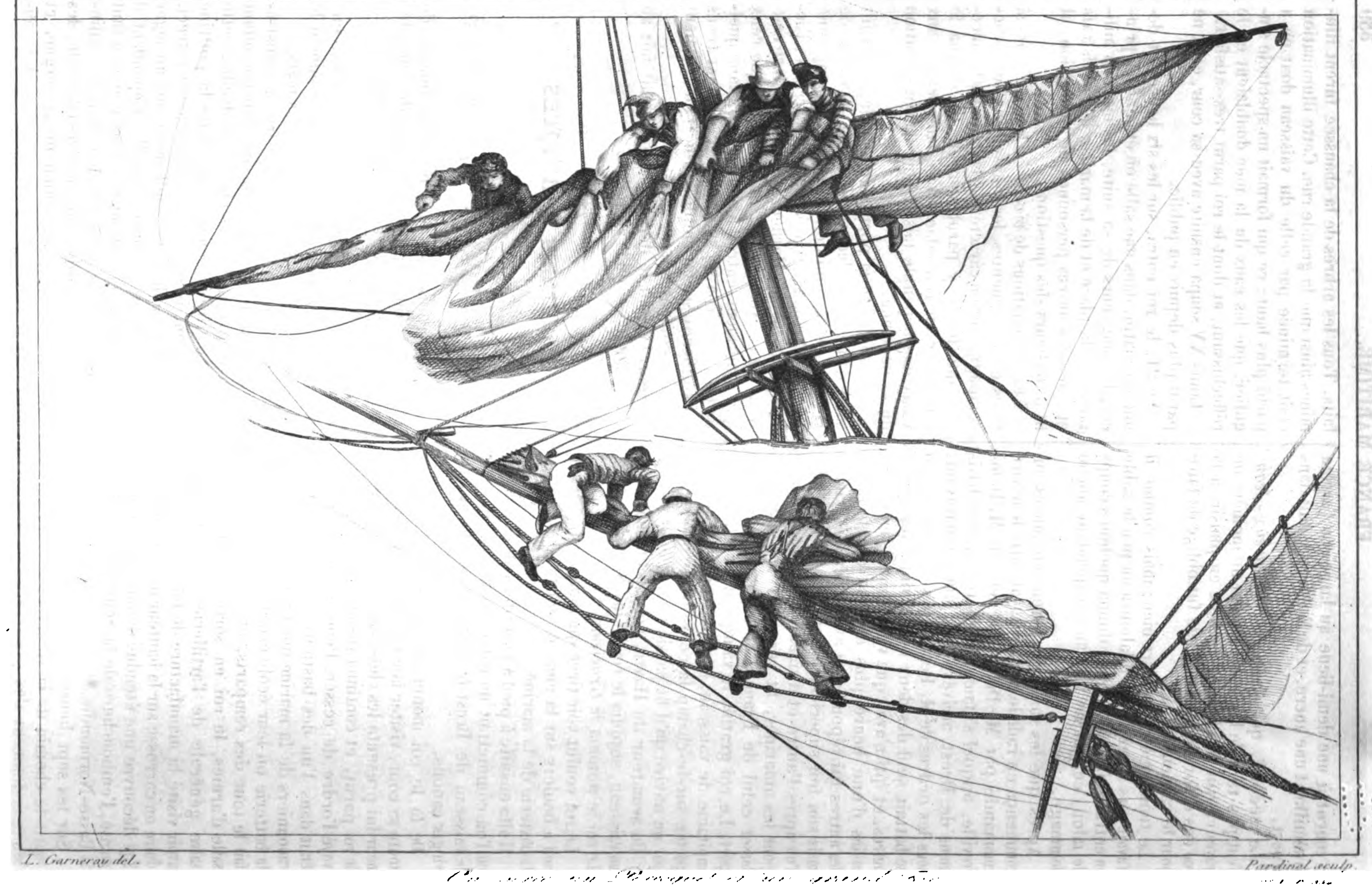
Sur les onze heures et demie, les députés de la cour du parlement et de la chambre des comptes de Normandie eurent le même honneur. Ils furent présentés à l'audience du roi par M. le comte de Saint-Florentin, ministre et secrétaire d'Etat ; et les chefs de ces deux compagnies haranguèrent Sa Majesté.

Lorsqu'ils furent sortis, l'official de l'abbaye royale de Montivilliers présenta à Sa Majesté un paon vivant, que cette abbaye doit aux rois de France lors de leur passage à Lillebonne, à cause du fief nommé *le fief du Paon*. Le roi en signa la quittance : elle fut conçue dans les mêmes termes que celle qui avait été donnée par Henri IV, le 11 septembre 1603.

Comme il devait être haute mer à trois heures et demie, le roi se rendit une demi-heure avant sur le rivage, sous une tente qui y avait été dressée : elle était gardée par une compagnie de cinquante grenadiers du bataillon royal des Invalides. Mais le roi, voulant donner des preuves convaincantes qu'il se plaisait au milieu de son peuple, permit qu'on laissât entrer toutes les personnes d'un certain état. A son arrivée il fut salué par la batterie de la marine. Lorsqu'il eut donné le signal, on lança les trois navires qui étaient en chantier.

Le premier se nommait *le Prince-de-Condé*. Il partit comme un trait, refoula l'eau avec tant d'impétuosité, qu'il cassa un cordage qui était attaché à la jetée pour lui aider à gagner le port,





L. Garneray del. Pardinal sculp.

et courut à une demi-lieue au large ; on l'arrêta en mouillant une ancre, et de là il fut conduit dans le port.

Le second, qui s'appelait *l'Heureux-Jean,* n'eut pas tant de bonheur. On eut un moment de frayeur, qui se changea bientôt en plaisir, à la vue des efforts que l'équipage fut obligé de faire pour le ramener.

Le troisième partit fort bien ; mais comme il n'avait pas assez d'eau, il laboura un peu le sable en entrant dans la mer, et donna quelques coups de talon, ce qui ne lui causa cependant aucun dommage.

Après que les vaisseaux eurent été lancés, on commença en rade le combat naval entre le navire commandé par M. Dupuy, et celui de M. Damfreville, auquel s'étaient joints trois petits bâtimens de Brest, arrivés deux jours auparavant, sous les ordres de M. Perrier fils. M. Dupuy, qui se battait seul des deux bords contre les quatre autres, et qui n'avait que vingt canons, en tira en moins d'une heure plus de cinq cents coups ; les autres lui répondirent avec assez de vivacité ; mais son feu supérieur les obligea de se rendre l'un après l'autre et d'amener. Il envoya à bord pour les amariner, fit renverser leur pavillon, hisser celui de France, et les ramena dans le port. Le roi gratifia le vainqueur d'un brevet de capitaine de vaisseau, et voulut bien lui en faire porter sur-le-champ la nouvelle en pleine mer, par un navire qu'il fit partir exprès du port.

Un armateur du Havre, qui faisait construire un vaisseau, supplia le roi de lui donner un nom. Le roi le nomma *le Gracieux.*

Le roi voulut voir tirer quelques coups de canon à boulets sur la mer, ce qui fut exécuté par la batterie de la marine.

Il alla ensuite à pied à la corderie de la marine, où l'on commettait un câble de 26 pouces pour le vaisseau de Brest *le Soleil-Royal,* de quatre-vingts canons.

De là le roi monta en carrosse, et fut, avec toute sa cour, visiter la citadelle, dont le gouverneur lui présenta les clefs. Le canon tira dès que le roi parut, et continua jusqu'à ce qu'il eut envoyé l'ordre de cesser. Pendant le temps qu'il était dans l'un des bastions, il vit les apprentis canonniers de la marine qui tiraient en blanc de la batterie où leur école est établie. Après avoir fait le tour des remparts, et vu avec plaisir la salle d'armes, le roi en sortit au bruit d'une salve générale de l'artillerie. Ensuite, après avoir visité la manufacture de tabac, il se fit conduire en carrosse sur la hauteur d'Ingouville, d'où l'on découvre une étendue de mer et de pays immense, l'embouchure de la Seine et les côtes de la Basse-Normandie.

Sur les sept heures et demie du soir, le roi reprit le chemin de la ville. Ce fut alors que les habitans jouirent des préparatifs qu'ils avaient faits. Tous les arbres de la chaussée furent illuminés ainsi que la grande rue. Cette illumination était terminée par celle du vaisseau dont on a parlé plus haut ; ce qui formait un spectacle singulier, que les eaux de la mer doublaient en le réfléchissant, et dont le roi parut très-satisfait.

Louis XV soupa ensuite avec sa cour, et il ne parut plus depuis en public.

Le 21, le roi entra, sur les six heures et demie du matin, dans une salle où étaient les princes, les seigneurs de sa suite, les officiers militaires de la place et de la marine, les magistrats et quelques autres personnes de distinction ; il fit à plusieurs des questions.

Les acclamations de *vive le roi!* furent alors si vives et si fréquentes, les mouvemens qui les accompagnaient en caractérisèrent si bien la sincérité, que le roi y parut sensible, et daigna le témoigner en répondant, *Vive mon peuple,* aux vœux que le peuple faisait pour la conservation de sa personne.

A la sortie de la porte d'Ingouville, le roi fut salué d'une triple décharge de tout le canon de la place et de celui de la marine. La compagnie de Saint-Aignan, qui précédait son carrosse, l'accompagna jusqu'à Harfleur ; et le roi fut si content de ces volontaires, qu'il déclara que ceux qui voudraient entrer à son service, dans quelqu'un des corps de sa maison, y seraient reçus sans difficulté sur un simple certificat qu'ils étaient de cette compagnie.

Henri IV était le dernier roi qui avait fait au Havre l'honneur de le visiter.

SCIENCES PRATIQUES.

Les perroquets, les focs.

Les perroquets, voiles de beau temps, de temps maniable, appuient la base de leurs légers trapèzes sur les huniers d'un bâtiment ; ils sont eux-mêmes souvent surmontés des cacatois, voiles encore plus légères, qui ne servent que pour un vent plus faible encore, et terminent le système des voiles sur les flèches des mâts.

Serrer un perroquet de brise fraîche, c'est-à-dire le soustraire à l'action du vent en le paquetant sur la vergue, n'est pas chose très-facile ; cette vergue n'offre à l'angle d'appui de la poitrine et de l'avant-bras qu'un diamètre assez rétréci, et le pied vacille continuellement sur un léger cordage qui se balance sous elle. Cependant il faut travailler activement des deux mains, il faut alonger les bras pour crocher dans les ralingues, grosses cordes qui encadrent la voile, les mettre en couche au milieu de la vergue, et plisser ensuite la toile en la répartissant du mi-

lieu de la vergue jusqu'à chaque extrémité. La coquetterie des matelots préposés à ces soins, qu'on nomme *gabiers,* consiste à bien *faire la chemise,* c'est-à-dire à ne pas laisser voir un seul pli dans la partie de la voile qui sert d'enveloppe; puis le *fond,* c'est-à-dire la toile amassée au milieu de la vergue, est relevé le plus possible au-dessus de cette vergue, à l'aide de tresses noircies qui tranchent élégamment sur la toile blanchie par la pluie et le vent.

La partie inférieure de la gravure représente une autre manœuvre ou opération. Ce qu'on voit est l'extrémité du beaupré et quelque peu du *petit foc;* à gauche et sur leur prolongement, le *bout-dehors de grand foc,* qui est halé-bas dans ce moment-ci, et que des gabiers dits de *beaupré* travaillent à serrer. L'inclinaison de ce bout-dehors, les coups de fouet violens qu'il donne quand le navire tangue, les lames qui viennent quelquefois à bord des petits navires se briser sur la voile et les matelots qui la serrent, rendent cette opération très-difficile à la mer. Quand on attend trop long-temps pour priver le navire de cette voile, que la brise fraîchit et que la mer déferle, le poste est d'autant plus périlleux, que le gabier qui se laisserait tomber à la mer a la perspective de voir le navire passer par-dessus lui.

Il n'y a pas très-long-temps que les focs sont établis à bord des bâtimens. A leur place se trouvait jadis un quatrième mât, portant *hune* et *hunier,* et dont l'emplanture était fixée à l'extrémité du mât de *beaupré;* puis à ce dernier étaient appendues, comme autant de sacs bons à ramasser l'eau, la civadière, la fausse-civadière, la contre-civadière, etc.... Nous avons vu une frégate, gravée il y a un siècle à peu près, et dont le phare de l'avant se terminait ainsi. Le clin-foc s'établit à l'extrémité de la flèche du bout-dehors de foc; la ténuité de cette dernière oblige à le mettre *volant,* c'est-à-dire qu'il ne se serre pas sur son *bâton* comme le grand foc, mais qu'on le rentre en dedans, ou qu'on le met dehors, à l'aide de filins qui aboutissent au bout de la flèche. Il est d'un tissu fort léger, ne sert que dans les petites brises, et se rentre ordinairement lorsque l'on serre les *cacatois.*

Nouvelle manière

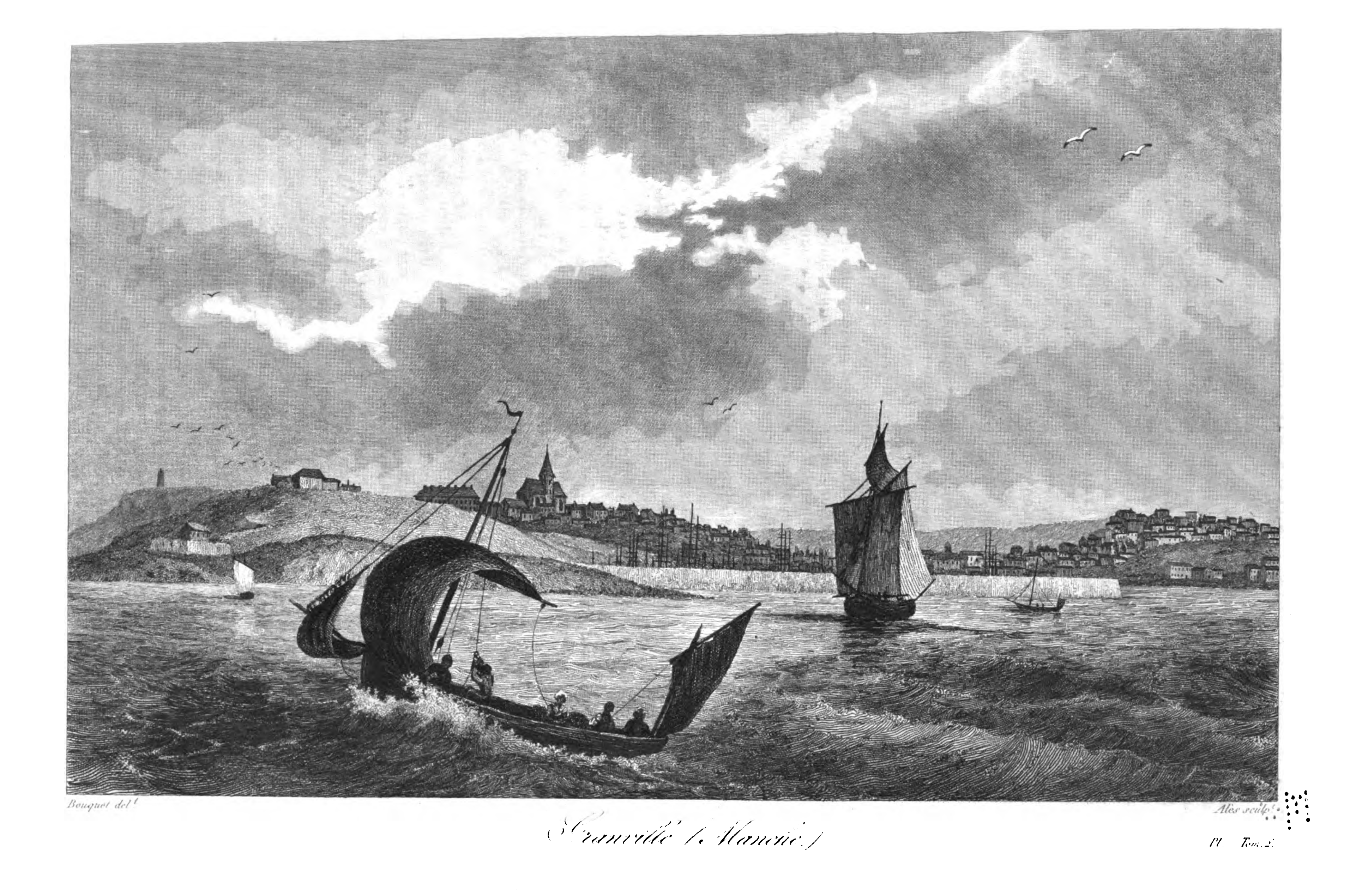
DE PRENDRE LES RIS.

Au moment où nous nous occupons de traiter des différentes manœuvres maritimes, nous pensons que nos lecteurs nous sauront gré de les entretenir d'un nouveau procédé de prise de ris, imaginé par M. Lucas, capitaine au long-cours du port de Bordeaux, et qui est soumis en ce moment, sur l'invitation de l'amiral Duperré, à l'examen du conseil des travaux de la marine, présidé par M. le vice-amiral Willaumez. Sans savoir encore quel sera le rapport de la commission, nous allons décrire, telle qu'elle a été démontrée, la manœuvre dont cet officier de commerce a fait usage pendant une longue et pénible navigation de France au Chili.

Pour donner une idée de la promptitude et de la facilité attachées à ce nouveau moyen, nous ferons connaître que le capitaine Lucas, n'ayant à son bord que cinq hommes de quart, y compris le mousse, prenait, de nuit comme de jour, en quelques minutes, le dernier ris à ses huniers, par un vent violent, sous une latitude élevée.

La vergue de hune est garnie d'une forte filière, aiguilletée à ses extrémités, et servant à enverguer la voile au moyen de garcettes à œillet courant sur cette filière d'une crampe à l'autre. Le nombre de ces garcettes est égal à celui nécessaire à la prise du dernier ris. Le palanquin est passé comme d'usage; mais, un peu en dedans du clan de celui-ci, on en a pratiqué un second donnant passage à un itague nommé d'*empointure,* dont un bout, celui de dessous, est garni d'un croc, tandis que l'autre vient embrasser une poulie double, qui est celle du palan d'empointure fixé à une ettrope en racage. Le garant de ce palan descend le long du mât jusque sur le pont.

Le hunier, au lieu d'être garni de garcettes sur les bandes de ris, est ralingué en avant comme à la têtière; et une bague en cordage, dont la force est proportionnée à l'effort qu'elle doit supporter, remplace ce qu'on appelle l'*œil-de-pie:* elle est mobile, et peut avoir par conséquent le mouvement de rotation sur la ralingue. Il y a donc sur chaque bande de ris ralinguée un nombre de bagues égal à celui des garcettes qui se trouvent sur la filière, et qui sont à la fois garcettes d'envergures et garcettes de ris, puisqu'elles font l'office des deux. Au milieu de chaque bande des troisième et quatrième ris, et au fond de la voile, se trouve une patte-d'oie garnie d'une cosse en fer, destinée à crocher un petit palan de dimanche, pour soulager la ralingue lorsqu'il est besoin pour la prise du ris. Ceci posé, le hunier étant envergué, si l'on veut prendre le premier ris, après avoir manœuvré le hunier comme nous l'avons dit à l'article *Ris pris dans les huniers,* page 53 de notre premier volume, on pèse les palanquins et on largue les palans d'empointure pour décrocher l'itague et l'accrocher dans la cosse du premier ris; ce même palan, abragué aussitôt, porte de chaque bord l'empointure à son poste au bout de la vergue, et les garcettes d'envergures, démarrées en même temps, sont passées chacune dans une bague afin de ramener la ralingue à la filière, ce qui réduit la prise du ris à enverguer le hunier à ce point. La toile, entre ce ris et la ralingue de têtière, est



Bouquet del.t — Alès sculp.t

Granville (Manche.)

Pl. Tom. 2.

roulée sur l'avant de la vergue, et serrée au moyen de hanets cousus de distance en distance sur la bande de ris, en dessus et en dessous de la voile.

Pour prendre un second ris, il faut encore désenverguer le hunier, et l'enverguer de nouveau à la hauteur de ce ris. Il en serait de même pour chacun des autres.

Cette méthode exige, par une brise ordinaire, plus de temps que celle usitée; mais aussi par un grand vent, et c'est le cas où il devient nécessaire de prendre des ris, il y a avantage sous ce rapport comme sous celui de la force à employer, car on peut se borner, à bord d'un bâtiment de guerre, à ne faire monter pour cette opération que les gabiers. C'est surtout à bord des bâtimens de commerce qu'elle peut être appliquée avec succès, en raison de la faiblesse numérique des équipages.

Nous n'avons pas besoin de nous étendre davantage, et nous pensons que les marins ont déjà saisi le procédé de M. Lucas, qui se recommande, parce que les garcettes ne faisant pas travailler la toile, le hunier ne peut se déchirer, et que, dans le cas même où cela aurait lieu, la déchirure de la voile serait arrêtée par les ralingues de ris. On observera aussi que la toile ne court jamais risque d'être coupée, comme il arrive souvent, par les garcettes; et tous les marins savent qu'après quelques jours de mauvais temps, quand on largue les ris, il n'est peut-être pas de fois qu'on ne soit obligé de faire quelques légères réparations aux huniers.

Nous désirons ardemment, si cette innovation, livrée aux méditations de nos hommes de mer, est susceptible d'améliorations, que les officiers de nos deux marines les fassent connaître, persuadés qu'elles seront bien accueillies par la commission chargée du premier examen qui vient d'en être fait.

L...., *capitaine de corvette.*

GÉOGRAPHIE.

Granville.

Un grand défaut — j'allais presque dire un vice — de notre caractère, c'est l'indifférence que nous avons pour tout ce qui constitue la gloire, la puissance ou la beauté de notre pays, dès que ces élémens de grandeur se trouvent placés en dehors du cercle de nos activités habituelles. L'espèce d'anathème dont cette injuste préoccupation a flétri à nos yeux notre patrie, semble exclure de notre esprit la pensée, — le soupçon même, — de tout ce que la nature et les arts ont répandu de grand et de magnifique à la surface de notre belle France. Entourés de richesses, lorsque notre imagination veut se reposer sur quelque chose d'opulent et de brillant, nous prenons aussitôt en oubli tout ce qui nous touche, tout ce qui nous environne, pour aller fouiller dans les trésors de l'étranger.

Granville, dont l'achèvement de son admirable môle de granit bleu a fait un des ports de mer les plus vastes et les plus commodes de notre littoral, ne peut, ainsi que les places qui l'avoisinent, revendiquer comme titre de gloire l'antiquité et l'éclat de son passé historique.

Long-temps, sous le nom de *cap Lihou*, il ne présenta qu'un roc stérile, où quelques pauvres pêcheurs avaient élevé leurs cases aux toits de gazons et de varechs. Ces huttes chétives formèrent pendant plusieurs siècles un hameau dépendant du bourg de *Saint-Pair*, avant que les développemens de leur population et de leurs feux donnassent à leur agglomération assez d'importance pour être constituée en paroisse.

Vers 1050, ce hameau jouissait pourtant déjà d'une prospérité que l'activité de ses habitans développait chaque jour. Grâce aux avantages d'un havre vaste et sûr, ses bateaux, sillonnant sans cesse les eaux de sa baie, ou celles qui baignent, dans son nord, les nombreux îlots de Chauzey, se livrèrent à une pêche dont les produits alimentèrent bientôt toutes les abbayes et les monastères de la contrée.

La source de richesses que fit couler sur lui cette industrie productive ne tarda point à se révéler par les bâtisses plus élégantes et plus commodes dont se couvrit le versant méridional de son rocher; ce fut alors que le pauvre village, devenu bourgade florissante, prit le titre ambitieux de Granville, et fut constitué en seigneurie, dont l'investiture ennoblit un de ses négocians.

Ici s'épaissit de nouveau l'ombre historique dont l'oubli a entouré les destinées de ce petit centre de pêches; ce n'est qu'en 1202 que les chroniques offrent quelques documens dont les faits peuvent en éclairer légèrement l'obscurité.

Si l'on juge pourtant des progrès que dut subir sa prospérité par les travaux qui furent exécutés durant cette époque dont les événemens nous sont inconnus, on doit croire que sa population s'était aussi rapidement enrichie par ses relations mercantiles, que développée par le concours d'étrangers que durent y appeler ces opérations.

C'est à une époque antérieure à cette date que remonte la fondation de l'église qui s'éleva sur la crête du rocher, sous la protection de la Vierge. La partie orientale de cet édifice existe encore. Son architecture, d'un style mélangé de saxon et de gothique, est d'une lourdeur qui emprunte cependant quelque chose d'imposant à son caractère de solidité et de force.

Dans les premières années du XIIIe siècle, cette bourgade perdit son indépendance indivi-

duelle en tombant dans le vasselage d'un des manoirs féodaux qui l'avoisinaient. Jeannette de Granville, par son union avec l'écuyer Raoul Dargouges, seigneur de Grâtot, l'apporta comme apanage, avec tous ses droits utiles et honorifiques, sous la suzeraineté de son mari. Elle ne cessa point de faire partie de ce domaine avant le 26 octobre 1539, époque où Jean Dargouges, écuyer et seigneur de Grâtot comme ses aïeux, l'en détacha comme fief et la céda à sire Thomas, sire d'Escala, capitaine-général des Basses-Marches et sénéchal de Normandie, au nom et par l'autorité du roi d'Angleterre. Le prix de cette transmission fut un chapeau *de roses vermeilles, payable chaque année au jour de Saint-Jean-Baptiste.*

Ce serait ignorer complètement les mœurs de cette époque, et les us de la féodalité, que de calculer l'importance qu'avait alors Granville par la valeur de cette redevance. Ce tribut annuel n'était que le signe du patronage que les seigneurs de Grâtot se réservaient sur la propriété dont ils faisaient l'inféodation à charge de foi et hommage. Une clause de l'acte leur réservait, outre ces droits honorifiques, quatre perches de terrain là où il leur plairait de les choisir et de les prendre.

Les liens qui unissaient la seigneurie de Granville au manoir de Grâtot ne furent donc que relâchés et non point rompus. Si elle recouvra, sous son nouveau possesseur, son existence privée, elle ne cessa pourtant point de relever à titre de vassale de son ancien maître.

Cette nouvelle transmission devait pourtant lui donner un accroissement imprévu.

La position de Granville, l'élévation de son roc battu de trois côtés par la mer, l'importance que pouvait obtenir son port, offraient de trop nombreux et trop puissans avantages pour que le gouverneur anglais renonçât à se les assurer en convertissant cette bourgade en une place de guerre. La seigneurie de Grâtot, impuissante à subvenir aux frais qu'eût nécessités une pareille entreprise, s'empressa de céder un roc stérile dont quelques rentes en poissons frais ou salés étaient pour elle tous les produits. Les constructions qui allaient changer en ville le village sur lequel ses droits de suzeraineté lui étaient conservés, compensaient amplement la perte de ces chétives redevances. Cette considération explique encore la modicité des charges que la vente fit peser sur l'acquéreur.

La plus grande activité fut déployée dans les bâtisses qui entourent cette place d'une chemise de fortifications. Une caserne spacieuse (1) fut construite au nord-ouest de la ville. Le havre, que formait l'embouchure de la Bosq, étant devenu trop étroit pour le nombre des bateaux qui y cherchaient un asile, un nouveau port fut construit au pied même du rocher; un môle en blocs de granit demi-taillés le défendit contre les vents de l'ouest et du sud, et contre la violence des marées.

Le commerce de cette place prit dès-lors un nouvel essor; des chasse-marées et des sloops pontés se mêlèrent aux barques de pêcheurs, qui chaque jour s'amarraient à ses quais.

La paix de 1783 donna un complet essor à la prospérité de cette place; le commerce, que la course avait enrichi des dépouilles de l'Angleterre, s'était porté vers les grandes pêches avec une activité sans exemple dans ce port, lorsque la convocation des états-généraux fit éclater le mouvement révolutionnaire sur toute la surface de la France.

Granville, comme le reste du pays, salua avec enthousiasme le nouvel avenir que ces vœux de réforme politique ouvraient pour la société française. Le fracas de la Bastille croulant sous le canon du peuple, les voix éloquentes du tiers-état dans l'Assemblée constituante trouvèrent d'autant plus d'écho et de sympathie dans la population, que les idées de liberté y eurent pour appui et pour propagateurs la plupart des familles que la naissance et la richesse y avaient placées au premier rang dans l'opinion publique: les Perée, les Girard et les Lepelley, tour à tour revêtus des hautes dignités municipales, entourèrent ces premiers espoirs de régénération sociale de toute l'influence qui se rattachait à leur position élevée, à leur fortune, et surtout à leur réputation de patriotisme et de vertu. Leur intervention et cet ensemble furent peut-être plus qu'aucun autre motif les causes qui préservèrent Granville de ces mesures terribles par lesquelles la Convention opéra plus tard le salut de la France menacée par l'Europe entière.

On comprendra facilement les liens puissans qui, en outre, associèrent dans cette ville les causes de la liberté et de l'ordre. Mise alors en contact par ses relations mercantiles avec les deux peuples placés en avant de la civilisation, elle dut s'imprégner de leurs principes, sans pourtant laisser s'affaiblir le désir de calme civil et de paix extérieure auxquels elle devait son opulence.

Cependant, lorsque le coup de hache qui frappa Louis XVI, convaincu de trahison, eut donné à l'Europe monarchique le signal d'une coalition maritime contre la France; lorsque l'Angleterre, l'Espagne, la Hollande et le Portugal eurent ligué leurs escadres contre nos vaisseaux, Granville ne fut pas le dernier de nos ports à prendre part à cette lutte nationale; ses corsaires coururent de nouveau la Manche, et se montrèrent dignes, sous le pavillon tricolore, des succès de leurs devanciers et de l'éclat dont nos volontaires

(1) La vieille caserne. L'autre édifice, vaste et belle construction, dont les parties souterraines sont occupées par une citerne immense, ne fut bâtie qu'à une époque postérieure.

républicains entouraient leurs jeunes drapeaux sur toutes nos frontières.

Mais ce n'était pas dans cette guerre navale que le courage granvillais devait briller le plus. Lorsque les Vendéens, fatigués de la lutte stérile qu'ils soutenaient dans les genêts de leurs landes et dans les glaïeuls de leurs marais, songèrent à s'appuyer sur les baïonnettes étrangères en livrant un de nos ports aux Anglais, ce fut sur Granville qu'ils portèrent leurs regards et bientôt après leurs armes.

L'histoire a reproduit la marche et l'attaque de l'armée royaliste contre cette ville; ce que n'a consacré la plume d'aucun écrivain, c'est le dévoûment et l'intrépidité de ses habitans.

La garde nationale et la garnison, commandés par le général Regnier, sous la direction du représentant du peuple Le Carpentier, rivalisèrent de patriotisme et de bravoure avec la population et les canonniers marins. Les officiers municipaux, les citoyens Lacour-Hugon, Lahoussaye, Louvel et Clément-Desmaisons, tué sur les remparts par une balle royaliste, se portaient sans cesse de la maison commune, où l'autorité était en permanence, aux batteries dont ils animaient les défenseurs par l'exemple de leur courage. Les femmes elles-mêmes oublièrent la faiblesse de leur sexe pour ne songer qu'à repousser les dangers qui menaçaient la patrie; c'étaient elles qui préparaient la charpie et soignaient les blessés; c'étaient elles qui, sensibles et dévouées, allaient jusqu'auprès des canons recueillir les malheureux qu'y frappait le feu de l'ennemi; c'étaient elles, enfin, qui alimentaient tous les forts de boulets et de sacs de mitraille.

Les Vendéens, culbutés dans le premier assaut, étaient cependant restés maîtres du faubourg, quartier commercial, où la plupart des armateurs avaient leurs magasins. Leurs tirailleurs, embusqués parmi les toits, faisaient pleuvoir, de ces retraites sûres, une grêle de balles sur les murailles de la place. On ne balança pas un instant à sacrifier ce précieux entrepôt; ceux-là même dont il contenait les richesses furent les premiers à y porter la torche; et, donnant ainsi un exemple que plus tard imitèrent les Russes, ils protégèrent la ville par un boulevart de flammes.

L'ennemi, surpris d'une résistance aussi énergique que peu prévue, démoralisé par une défaite qui renversait tous ses projets, se hâta de lever le siége, abandonnant ses positions jonchées de quinze cents cadavres. Granville fut donc la première digue que ce torrent contre-révolutionnaire ne put ni briser ni franchir.

L'intrépidité par laquelle cette place se signala sous la première phase de la république devait encore l'illustrer sous le consulat, sa phase dernière.

L'Angleterre, vers la fin de l'an XI, ne put voir sans jalousie l'influence que la France exerçait dans la diplomatie européenne, ni sans crainte les développemens que la paix donnait à notre commerce, développemens qui chaque jour menaçaient davantage le monopole mercantile sur lequel reposaient sa richesse et sa puissance.

L'inexactitude avec laquelle étaient remplies plusieurs clauses du traité d'Amiens, et les difficultés d'intérêt qui s'élevèrent au sujet de quelques principautés d'Allemagne, firent percer à travers l'amitié apparente du gouvernement britannique les intentions haineuses que traduisirent bientôt en plein parlement les discours de ses orateurs.

La rupture de la paix devint dès-lors inévitable et imminente; une vive inquiétude se répandit sur toutes nos côtes, dont on commença à relever les forts et à rétablir les batteries; Granville, comme tous les autres points maritimes, suspendit tous ses armemens pour la pêche et le commerce, et redouta les dangers trop réels qui menaçaient ses navires absens. Les avisos qui partirent de tous nos centres militaires, pour avertir nos stations navales et nos vaisseaux isolés de rallier les côtes de France et d'Espagne, ne purent dissiper complètement ses craintes.

Ce ne fut donc pas la déclaration de guerre faite le 26 floréal qui la surprit. Ce qui l'étonna et l'indigna, comme la France entière, ce fut l'odieux pillage des propriétés particulières dont cette déclaration fut brusquement suivie, et qui même la précéda. Plusieurs de ses bâtimens furent victimes de cette violation de la foi publique; et, comme si ces déprédations et ces violences exercées par un gouvernement sur des personnes et des fortunes privées, placées sous l'inviolabilité du droit des gens, n'eussent pas suffi pour exciter la haine et la vengeance de nos marins, de nombreuses divisions navales ne tardèrent point à sortir des ports de tous les comtés méridionaux, et à venir bombarder les villes de notre littoral nord-ouest, sans autre but que la destruction et l'incendie.

Granville fut la première place, du côté de la plage bretonne, sur laquelle furent exécutées ces tentatives de ravage. Un vaisseau, une frégate de premier rang, une forte corvette et plusieurs galiotes à bombes vinrent jeter l'ancre dans les eaux qui la baignent au sud, à l'ouvert de la jetée de granit qui couvre et protége son port.

Le feu des mortiers s'ouvrit aussitôt sur les bombardes anglaises. Granville, dont la place et les rues furent en un instant dépavées par toute la population, chercha vainement à répondre à cette attaque avec la grosse artillerie dressée à fleur d'eau; la distance où se trouvait la division ennemie ne permit pas à nos boulets de l'atteindre.

Ce bombardement se renouvela à plusieurs marées consécutives, sans causer pourtant de

graves accidens à la ville contre laquelle il était dirigé. Presque toutes les bombes, dont la parabole était mal calculée, dépassaient la ville, au-dessus de laquelle leurs lignes elliptiques traçaient comme une arche de feu, et elles allaient tomber dans la grève du nord, où, d'agens de destruction, elles devenaient pour le peuple un objet de commerce.

La dernière attaque faillit devenir funeste à une partie de cette flotte. Les vieux marins, pilotes pratiques de cette baie, ayant remarqué la position avancée dans laquelle avait mouillé l'ennemi, prévirent aussitôt le danger que plus tard il devait courir. Toutes les mesures furent spontanément prises pour, le cas échéant, profiter du péril où l'avait fait tomber son ignorance des lieux. Les chaloupes canonnières qui se trouvaient dans le port se préparèrent à mettre à la voile; les habitans de la place s'armèrent et s'embarquèrent dans les sloops caboteurs et dans les bateaux huîtriers.

Ce que l'on avait prévu arriva. Après quelques instans de reflux, on ne put douter que la frégate n'eût touché sur les rochers au-dessus desquels elle s'était embossée; le vaisseau, loin de lui porter secours, n'eut que le temps d'appareiller pour se soustraire à un semblable malheur. Un long cri partit aussitôt de la côte, et tous les bateaux s'élancèrent à la fois du port, gouvernèrent intrépidement sur le grand navire ennemi que la fortune semblait livrer à leur courage; la corvette et les galiotes se hâtèrent de prendre la fuite; la frégate n'eut que le temps de jeter ses ancres et ses canons à l'eau pour se dérober à une capture certaine. Quelques boulets seuls purent l'atteindre.

Cet incident eut cependant des suites graves. Les avaries que cet échouage fit essuyer à cette frégate ne lui permirent point de tenir plus long-temps la mer; dès le soir même elle vida la baie avec la division, dont l'expédition fut close par ce sinistre. Quelques toitures crevées par les bombes furent pour la ville toutes les suites de cette agression immorale. Le zèle et le dévoûment avec lesquels les femmes, toutes armées de seaux, se portèrent partout où les appela le danger, prévinrent tous les incendies qu'eussent pu allumer ces projectiles.

Nous apercevant, à la lecture des épreuves, de la lacune que laisse, vers le milieu de la troisième colonne, la perte de plusieurs feuillets, nous avertissons les abonnés de la *France Maritime*, que ce résumé historique sera complété dans l'article que nous consacrerons à la statistique de l'industrie dont ce port est actuellement le centre.

FULGENCE GIRARD.

Notice Biographique

SUR

M. LE VICE-AMIRAL WILLAUMEZ.

Par l'effet d'un scrupule que les gens sages ne pouvaient manquer d'approuver, les rédacteurs de la *France Maritime* s'étaient jusqu'ici abstenus d'insérer dans ce recueil des notices concernant des personnages encore existans. Mais, de toutes parts, on leur a exprimé la crainte que cette réserve, d'ailleurs si louable, ne tournât au détriment de leur ouvrage, et le désir qu'il ne restât pas, sous ce rapport, dans une espèce d'infériorité comparativement à d'autres publications sur la marine.

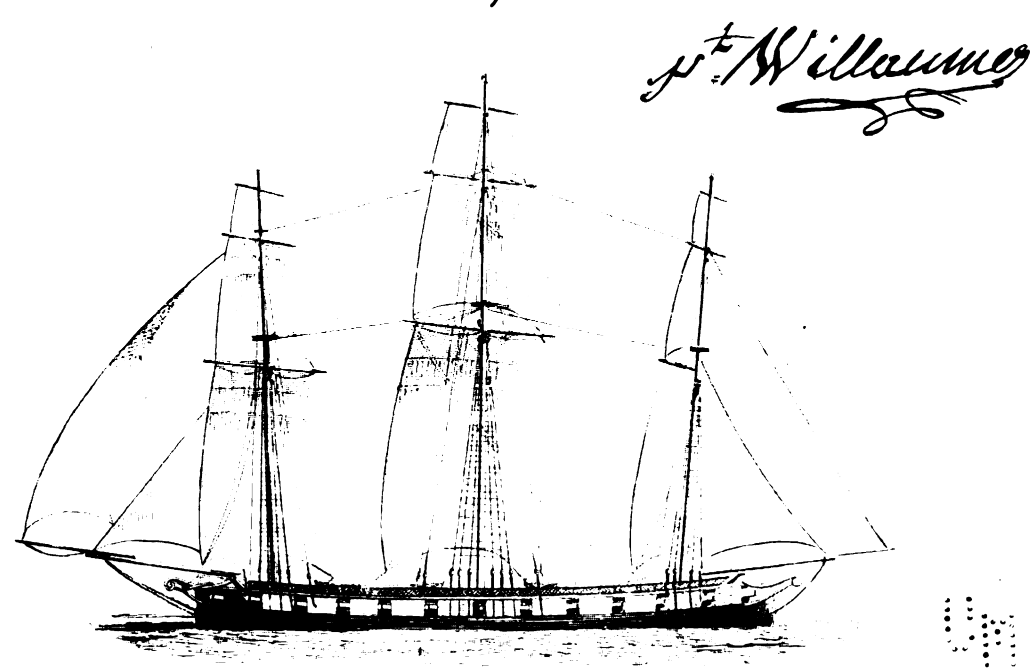
Déférant aux vœux du public, nous allons entrer, avec toute la circonspection possible, dans une carrière dont l'accès nous avait d'abord semblé interdit par le sentiment des convenances. La partie biographique de la *France Maritime* aura, du reste, cet avantage sur les biographies de personnes vivantes dont notre pays a été inondé depuis vingt ans, et dont quelques-unes sont des œuvres de scandale, qu'ayant uniquement pour objet de rappeler les actions d'hommes qui, de diverses manières, ont honoré la marine française, elle ne pourra pas exciter de mauvaises passions et n'offrira généralement qu'un juste tribut payé à de brillans exploits ou d'utiles services. La *France Maritime* pourra ainsi, dans ses pages, associer aux grandes gloires passées les illustrations présentes; et, parmi les honorables débris des marines de la République et de l'Empire, elle ne manquera pas d'hommes à présenter comme modèles aux jeunes marins de la génération actuelle. Dans le nombre est, sans contredit, le digne amiral qui fait le sujet de cet article.

M. WILLAUMEZ (Jean-Baptiste-Philibert), vice-amiral, grand-officier de la Légion-d'Honneur, est né à Belle-Isle-en-Mer le 7 août 1763. On eût pu croire qu'à l'exemple de son père, ancien capitaine d'artillerie, il prendrait parti dans l'armée de terre; mais une vocation irrésistible le poussa à essayer de faire son chemin dans la marine. A peine âgé de quatorze ans, il s'embarqua comme mousse. C'était partir de bien bas; mais ainsi débuta le grand Nelson. Toutefois le temps n'était pas encore arrivé où, avec plus de vérité que ne le dit un jour le rusé Louis XVIII, chaque soldat avait dans sa giberne le bâton de maréchal: un mousse, en 1777, avait encore bien moins dans son sac les épaulettes d'amiral. Quoi qu'il en soit, les dispositions peu communes du jeune Belle-Islois pour le métier de la mer, son zèle et son application lui procu-



puisque vous avez des embarcation pour envoyer a mon bord vous pouvez bien faire faire le Voyage vous même et ne pas me prendre pour un bourreau

V.te Willaumez



Corvette l'Amphisdrome proposée par l'Amiral Willau.

2 V. Page 30.

rèrent avec une rapidité inouïe tout l'avancement qu'il lui était permis d'espérer à cette époque : on le vit arriver, en cinq ans, au grade de premier pilote sur les vaisseaux du roi, *nec plus ultrà* pour les sujets à qui leur naissance ne permettait pas d'aspirer au rang d'officier dans la marine royale.

La guerre d'Amérique fournit à M. Willaumez de nombreuses occasions de montrer ses talens et son courage; en 1782, il était déjà second pilote de *l'Amazone*, que commanda momentanément le célèbre et infortuné La Pérouse. Il prit part, sur cette frégate, aux deux combats des 9 et 12 avril, entre l'armée navale du comte de Grasse et celle de l'amiral Rodney. Le 29 juillet, *l'Amazone*, commandée alors par M. de Montguyot, soutint avec opiniâtreté un nouveau combat contre une frégate anglaise d'une force bien supérieure, et fut prise, après avoir perdu son brave commandant et plusieurs officiers. M. Willaumez s'était fait remarquer dans cette affaire, où il avait reçu deux blessures. Le lendemain, l'escadre de M. de Vaudreuil ayant repris *l'Amazone*, cet amiral nomma M. Willaumez premier pilote.

Premier pilote, avant d'avoir complété sa dix-neuvième année, c'était peut-être une chose sans exemple! Pour se faire une idée de l'extrême importance de cet emploi sous l'ancien régime, il est nécessaire de connaître quelle était la composition du corps royal de la marine. Il fallait faire preuve de noblesse pour y être admis, et la science, dédaignée d'ailleurs par les nobles, ne se transmettait pas comme les titres : aussi, à part un petit nombre d'officiers très-instruits, les membres de ce corps étaient généralement étrangers à l'art nautique. Braves comme le sont tous les Français, et comme les gentilshommes tenaient à honneur de le paraître, ils ne possédaient presque aucun des talens si précieux du véritable homme de mer; la plupart, intrépides militaires, étaient peu ou point marins; les capitaines des bâtimens du roi n'avaient donc souvent que les honneurs du commandement; ils n'en eussent pu exercer les fonctions; et, suivant le dicton des matelots, c'était le premier pilote qui menait la barque.

Ayant à cœur de justifier un avancement aussi extraordinaire (écrivions-nous il y a quelques années), M. Willaumez se livra avec autant d'ardeur que de succès à la pratique des observations astronomiques, partie si importante de l'art de la navigation. Il s'attacha principalement à l'instruction des élèves de la marine royale, afin de former, parmi les officiers de ce corps, une pépinière de bons observateurs. En récompense de ces utiles travaux, il reçut du roi Louis XVI, protecteur éclairé de la marine, un cercle de réflexion, instrument sinon récemment inventé, du moins considérablement perfectionné par le célèbre Borda. Ce don royal, attesté par une inscription des plus honorables, fut accompagné d'une lettre extrêmement flatteuse du maréchal de Castries, ministre de la marine.

C'était en 1788; et à l'âge de vingt-cinq ans, M. Willaumez jouissait déjà de la réputation bien méritée de marin accompli. Cependant, malgré sa rare capacité, fils d'un officier de fortune, il n'aurait jamais pu prendre le rang qu'il était si digne d'occuper parmi les officiers de la marine militaire française. Par une bizarrerie inconcevable, le préjugé de la naissance, plus puissant que sous le règne de Louis XIV, où Jean-Bart devint chef d'escadre, s'y opposait d'une manière invincible. La révolution de 1789 lui ouvrit la carrière, ainsi qu'à d'autres marins enfans du peuple; et bientôt quantité d'officiers du corps royal de la marine, en émigrant, l'élargirent encore. C'est alors qu'on vit s'y précipiter ces premiers maîtres des vaisseaux de l'État, et ces officiers de la marine marchande qui se signalèrent par de beaux faits d'armes, dans les guerres maritimes de la République et de l'Empire.

M. Willaumez était enseigne sur le vaisseau *le Patriote*, monté par M. d'Entrecasteaux, lorsque ce chef d'escadre fut nommé en 1791 pour commander l'expédition destinée à aller à la recherche de La Pérouse. Ayant eu la faculté de choisir les officiers qui devaient le seconder dans cette mission, d'Entrecasteaux le fit comprendre dans l'état-major de sa frégate en qualité d'officier chef de route (1). En outre de cela, dans le paquet cacheté des grâces et avancemens à distribuer dans le cours de la campagne, il emportait pour M. Willaumez les brevets de lieutenant de vaisseau et de chevalier de Saint-Louis. Dire que pour lui décerner ces récompenses, on devança l'époque fixée par les instructions du ministre, c'est indiquer suffisamment combien il les avait gagnées. Dans cette difficile et périlleuse exploration de mers alors presque inconnues, il était à tout et partout; mais il s'occupa plus particulièrement des opérations astronomiques dont il partagea les travaux avec MM. Achard, de Bonvouloir et Rossel.

Le dernier de ces officiers, auteur de la relation du voyage de d'Entrecasteaux, publiée sous l'Empire, c'est-à-dire long-temps après les événemens, la termina brusquement à l'entrée

(1) Recherché par les capitaines de la marine royale, qui eurent des commandemens dans l'intervalle de la guerre de l'indépendance américaine à celle de la révolution française, le pilote Willaumez ne cessa de naviguer pendant tout ce temps. Il remplit surtout ses fonctions de la manière la plus distinguée sur *l'Astrée*, frégate montée par M. le vicomte de Saint-Riveul, commandant de la station des Indes orientales. Lorsque M. d'Entrecasteaux, qui avait été investi, en 1787, du gouvernement de l'Ile-de-France, quitta ce poste, il repassa en Europe sur *l'Astrée*, ce qui lui fournit l'occasion d'apprécier la haute capacité de M. Willaumez.

des deux frégates *la Recherche* et *l'Esperance* dans la rivière de Sourabaya.

« Les détails des événemens ultérieurs, disait » M. de Rossel, sont également étrangers au » voyage du contre-amiral d'Entrecasteaux, et » au but que le gouvernement s'était proposé, » tant sous le rapport de la science que sous » celui de la recherche de M. de La Pérouse. » Il serait hors de propos d'exposer ici les motifs de cette réticence qu'un passage subséquent de la présente notice fera suffisamment comprendre au lecteur; mais il importe de rappeler des circonstances dans lesquelles M. Willaumez joua un rôle remarquable.

D'Entrecasteaux et Huon de Kermadec étant morts, le commandement avait passé au capitaine d'Auribeau, et l'expédition touchait à son terme, lorsque les deux frégates vinrent relâcher à l'île de Java. Les navigateurs français y apprirent les grands événemens dont notre pays était devenu le théâtre depuis leur départ : la déchéance de Louis XVI, l'établissement d'une république, la mort tragique du roi, et la guerre qui s'en était suivie avec l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande. La nature toute pacifique de l'expédition entreprise dans un but d'humanité et pour le progrès des sciences, et surtout le précédent qu'offrait la conduite tenue en pareil cas par la cour de Versailles, à l'égard du capitaine Cook, eussent permis à un commandant doué d'énergie et de bonne volonté, de résister aux prétentions du gouvernement de Batavia, qui s'arrogeait le droit de séquestrer les deux frégates et de considérer les équipages comme prisonniers de guerre. Mais d'Auribeau, partisan zélé de l'ancien régime, profita de cette circonstance pour manifester d'une manière éclatante ses sentimens contre-révolutionnaires. De concert avec plusieurs officiers appartenant à la caste nobiliaire, il se proclama l'allié des ennemis de la France ; puis, sous la protection des canons hollandais qui menaçaient ses frégates, il leur fit arborer le pavillon blanc, et livra aux autorités bataves la portion des états-majors et des équipages qui refusa de s'associer à sa défection.

M. Willaumez fut du nombre des marins de l'expédition qui se montrèrent fidèles à la révolution et aux lois de l'Assemblée nationale. Après avoir été en butte à des persécutions dont il a publié récemment le détail dans le *Journal de la Marine et des Colonies*, il fut relâché, et ramena à l'Ile-de-France ses compagnons d'infortune et de patriotisme.

Les mers de l'Inde n'étaient pas alors le théâtre d'une guerre bien active; mais les corsaires de l'Ile-de-France avaient déjà fait un tort prodigieux au commerce anglais. Peu de temps après l'arrivée de M. Willaumez, cette colonie, étroitement bloquée par une division anglaise, privée par là de l'espoir de voir rentrer ses nombreux corsaires ainsi que leurs prises, menacée même de la famine, se trouvait dans une position si fâcheuse, que l'on se décida à faire sortir deux frégates qui étaient au Port-Louis, pour attaquer les ennemis et essayer de leur faire lever le blocus. Une foule de volontaires se présenta pour prendre part à cette audacieuse entreprise. M. Willaumez fut l'un des premiers. Il s'embarqua sur *la Prudente* que montait le commandant Renaud, et son grade de lieutenant de vaisseau le plaça au commandement de la batterie de cette frégate qui, suivie de *la Cybèle* et d'un brick, alla, sans hésiter, livrer combat aux deux vaisseaux anglais, *le Diomède* et *le Centurion*. On connaît le résultat de cette brillante affaire : les ennemis furent battus et l'île débloquée.

En récompense de sa belle conduite dans le combat, le lieutenant Willaumez reçut des autorités de la colonie le commandement de la corvette *le Léger*, avec la mission de porter au gouvernement des dépêches de la plus haute importance. Il ramena sur ce bâtiment quelques débris des équipages des frégates laissées à Java, et rapporta une faible partie des fruits de l'expédition d'Entrecasteaux, dont malheureusement la grande masse, restée entre les mains d'un officier complice de d'Auribeau, et qui était passé en Angleterre, semblait à jamais perdue pour la France.

Le gouvernement éleva M. Willaumez au grade de capitaine de vaisseau, et lui confia le commandement du *Pluton*. Cette époque de la vie de M. Willaumez est l'une de celles vers lesquelles il se reporte avec le plus de satisfaction : elle lui offrit en effet la première occasion de mettre en pratique cette nombreuse série d'améliorations que son génie marin n'a jamais cessé de lui suggérer. Les soins qu'il apporta à l'armement de son vaisseau en firent un modèle d'installation et de tenue militaire, et la plus grande partie des perfectionnemens qu'il avait imaginés fut adoptée, en dépit de la routine ennemie des innovations : il ne manqua sans doute, pour qu'ils le fussent tous, que l'expérience qu'il en eût faite à la mer; mais, à peine avait-il mis la dernière main au *Pluton*, qu'il dut le quitter.

Le ministre Truguet, qui avait fait sentir au Directoire l'importance de seconder les desseins encore secrets de Tippoo-Saëb, préparait une grande expédition pour les mers de l'Inde. Il voulut la faire précéder dans ces mers par une division de frégates. Le capitaine Willaumez fut choisi pour faire partie de cette espèce d'avant-garde, et on lui donna le commandement de *la Régénérée*. Il fit sur cette frégate les premières, c'est-à-dire les plus brillantes et les plus heureuses campagnes de la division de l'amiral Sercey, et il prit part au beau combat que cet amiral, avec six frégates, livra à deux vaisseaux de

ligne anglais, dans le détroit de Malacca. Les qualités de *la Régénérée* n'avaient pas, jusqu'alors, été fort remarquables; entre les mains du capitaine Willaumez, elle devint un bâtiment d'une marche supérieure. Cet avantage, joint au talent et à l'activité de son commandant, la rendit éminemment utile à l'amiral Sercey, et la majeure partie des prises que fit dans ce temps sa division, furent jointes et amarinées par *la Régénérée*.

Le séjour du capitaine Willaumez dans les mers de l'Inde ne se prolongea pas cette fois autant qu'il l'eût désiré, et il dut se séparer du brave amiral, dont il secondait si bien les efforts, pour soutenir la gloire du pavillon français et ruiner le commerce de la Grande-Bretagne. Sa frégate, quoique de construction assez récente, se trouva dans un état de délabrement qui exigeait de grandes réparations. Les autorités de l'Ile-de-France, qui, profitant de l'espèce d'abandon dans lequel les laissait la métropole, s'étaient rendues indépendantes de fait, tenaient à ménager leurs ressources financières. Elles appliquaient aux besoins de la colonie le produit des prises faites par nos bâtimens de guerre et jusqu'à la part des officiers et marins, et ne rendaient rien à la république. Ayant sans doute trouvé que le radoub de *la Régénérée* serait trop dispendieux, elles la renvoyèrent en Europe, de conserve avec *la Vertu*, qui avait également besoin d'être radoubée.

Ces deux frégates portaient au Directoire des dépêches relatives aux entreprises méditées par Tippoo-Saëb et aux secours réclamés par ce prince. On leur avait donné en même temps la mission d'escorter deux riches galions espagnols, qu'elles firent arriver à bon port aux Canaries (1). Dans ces parages, *la Régénérée*, laissant sa conserve bien loin derrière elle, eut un engagement avec une frégate anglaise, qui était venue les reconnaître et avait pris la fuite. Le capitaine Willaumez, qui seul pouvait continuer de lui donner chasse, la gagnait de vitesse et avait la certitude de la prendre, quand *la Régénérée*, par suite de la vétusté de son gréement, vint à démâter et fut obligée, pour se réparer, de retourner au mouillage de Sainte-Croix de Ténériffe, où elle rejoignit *la Vertu*. A son retour en France, le capitaine Willaumez fut nommé chef de division. Il fut presque en même temps chargé de diriger (d'après le plan qu'il en avait donné) une expédition préparée à Saint-Maloet qui devait causer les plus grands dommages au commerce anglais; mais cette expédition fut contremandée.

L'une des plus grandes erreurs de Napoléon fut sans doute celle qu'il commit, lorsque, cédant à des obsessions domestiques, il entreprit de reconquérir Saint-Domingue. Pendant la trop funeste expédition qui avait pour objet la reprise de cette belle possession, proclamée naguère à juste titre la reine des Antilles, le chef de division Willaumez, montant le vaisseau *le Duguay-Trouin*, fut chargé du commandement de la station navale établie sur les côtes de la partie du sud de l'île. Sa conduite, dans cette position épineuse, fut digne d'éloges. Il sut inspirer aux chefs noirs de la crainte, du respect, et en même temps de la confiance et de l'amitié, et on lui dut en grande partie la tranquillité parfaite qui régna sur tout le littoral dans l'étendue de son commandement. La confiance surtout était portée si loin à son égard, que le général nègre Laplume vint lui remettre en dépôt deux millions, dont il était devenu possesseur au milieu des désordres qui avaient consommé la ruine de notre riche colonie.

Par suite du renvoi en France de plusieurs bâtimens de guerre de l'expédition, le chef de division Willaumez quitta *le Duguay-Trouin* pour porter son guidon de commandement sur la frégate *la Poursuivante*.

On sait les atrocités qui de part et d'autre marquèrent la guerre barbare dont Saint-Domingue fut le théâtre à cette époque. Si nos soldats tombés au pouvoir des nègres étaient impitoyablement égorgés ou livrés à d'affreuses tortures, les chefs blancs s'en vengeaient par de terribles représailles. Les prisonniers noirs étaient massacrés, ou, ce qui avait semblé plus commode et moins scandaleux que d'en faire une boucherie en plein jour, on profitait des ombres de la nuit pour les faire noyer dans les rades, et, par une cruelle dérision, l'on appelait cela les déporter en mer ou leur faire faire le voyage.

Il faut bien le dire, quelques officiers de marine, dont le nom demeurera éternellement en horreur, ne rougirent pas de prêter leur ministère à ces actes odieux. Ils cherchèrent à s'en excuser sur la nécessité d'obéir à des ordres supérieurs. Vaine excuse! N'auraient-ils pas dû sentir que l'honneur et l'humanité leur défendaient d'obéir à de pareils ordres? Plusieurs de leurs confrères leur en donnèrent l'exemple, mais aucun d'une manière plus éclatante que le commandant Willaumez.

Un général, dont nous tairons le nom, lui adressa un jour deux noirs, avec la note suivante, écrite par son chef d'état-major : « Conformément aux ordres du général ***, j'envoie à votre bord deux hommes qui, jusqu'à ce que vous vous en soyez débarrassés, ne devront voir personne, ni parler à qui que ce soit. Il faut qu'on ignore absolument ce qu'ils sont devenus. Vous pouvez les mettre à bord du premier bâtiment partant pour le Port-au-Prince ou tout autre endroit, *avec une recommandation précise, à moins que vous ne préfériez leur faire faire le voyage vous-même.* »

Le commandant Willaumez ne put contenir

(1) Les autorités coloniales s'étaient fait payer soixante milles piastres fortes (plus de 300,000 fr.) pour cette escorte.

son indignation, et répondit sur-le-champ par une lettre digne de figurer dans l'histoire à côté de la noble réponse du gouverneur de Bayonne à Charles IX. « Puisque vous avez des embarcations » pour envoyer à mon bord, y disait-il, vous pou- » vez bien faire faire le voyage vous-même, et » ne pas me prendre pour un bourreau. » Il est presque superflu d'ajouter que *la Poursuivante* devint un asile inviolable pour les deux noirs en question, et pour une foule d'autres malheureux nègres et mulâtres voués à la mort.

Vers la fin de l'expédition, le commandant Willaumez ramenait *la Poursuivante* au Cap-Français, et se trouvait dans les parages du Môle Saint-Nicolas, ignorant que la guerre avait éclaté de nouveau entre la France et l'Angleterre, lorsqu'il se vit donner la chasse par une division anglaise. Confiant dans l'état de paix, il ne changea pas de route. Néanmoins la persistance avec laquelle on le chassait lui fit juger prudent de se préparer au combat. Il sentait que le moins qui pourrait lui arriver, s'il était joint et attaqué, serait d'avoir affaire à un vaisseau de ligne, et la partie était d'autant plus inégale, que *la Poursuivante* n'était pas armée sur le pied de guerre. Cette frégate, qui portait du 24 en batterie et devait monter quarante-six pièces, n'en avait que trente-quatre, dont vingt-deux de 24 et douze de 8, et, au lieu de près de quatre cents hommes d'équipage, cent cinquante seulement et trente noirs.

L'Hercule, vaisseau de tête de la ligne anglaise, devançant de beaucoup ses compagnons, joignit *la Poursuivante* et l'attaqua. Celle-ci, qui avait en vain essayé d'échapper à un ennemi aussi supérieur et avait déjà souffert de son feu, présenta audacieusement le travers à son formidable adversaire; un combat en règle s'engagea de la sorte entre une frégate française délabrée par une longue campagne et presque sans équipage, et un vaisseau de ligne anglais qui, outre l'avantage de ses dimensions et de sa solidité, avait une artillerie plus que double et un équipage à peu près quadruple. Bien que les premières bordées de la frégate eussent fait au vaisseau des avaries notables, la résistance semblait inutile, lorsqu'une saute de vent vint offrir une chance inespérée dont, en marin expérimenté, le commandant Willaumez se hâta de profiter. Avant que le capitaine de *l'Hercule* se fût aperçu du changement de brise, il parvint, par une manœuvre aussi prompte qu'habile, à prendre une position qui lui permit d'envoyer toute sa bordée dans la poupe de ce vaisseau. Cette bordée fut décisive. Le dommage qu'en reçut le vaisseau anglais le força à reprendre le large et à abandonner *la Poursuivante*. Celle-ci donna bientôt après dans la baie du Môle, aux acclamations du général Lapoype et de la garnison de la place, ainsi qu'au bruit de l'artillerie des remparts qui la saluèrent à son entrée.

Le combat de *la Poursuivante* a fourni le sujet d'un des tableaux commandés par le gouvernement pour perpétuer le souvenir des plus brillans faits d'armes de la marine française.

Le Môle, port dénué de toute espèce de munitions navales, n'offrait au commandant de *la Poursuivante* rien de ce qui était nécessaire pour les réparations de sa frégate, délabrée par une longue campagne et par le combat qu'elle venait de soutenir. Il résolut d'aller la réparer aux Etats-Unis. *La Poursuivante* arriva dans la Chesapeake, coulant bas d'eau et démâtée de tous mâts par l'effet d'un coup de vent qu'elle avait essuyé près des Bermudes. Tout ce que le génie du vrai marin peut lui suggérer de ressources fut mis en œuvre, dans cette circonstance, par le commandant Willaumez; et, sans autres secours, en fait d'ouvriers, que les hommes de son équipage, il réussit à faire d'une frégate ainsi désemparée un modèle de solidité, de tenue et d'élégance. Enfermé par les glaces à Baltimore, il les fit scier par ses matelots sur une longueur de près d'une lieue, et *la Poursuivante* reprit la mer, malgré un vaisseau et une frégate que les Anglais avaient établis en station pour la bloquer.

A sa rentrée dans un port de France, avec cette même frégate, le commandant Willaumez eut à soutenir un autre engagement avec un vaisseau de ligne anglais qui cherchait à lui couper la route, et auquel il échappa par la dextérité de sa manœuvre. L'empereur, juste appréciateur du mérite et de la bravoure, éleva M. Willaumez au grade de contre-amiral, et le nomma au commandement de l'escadre légère de l'armée navale de Brest.

Cette portion de l'armée eut seule occasion de se battre. Dans une de ces feintes sorties que fit tant de fois l'amiral Ganteaume et qui le mirent en butte aux traits du ridicule, l'escadre légère se trouva aux prises avec l'avant-garde de l'armée anglaise. Le contre-amiral Willaumez, qui, avec son vaisseau *l'Alexandre*, s'était placé au poste le plus rapproché de l'ennemi, soutint presque seul le feu de cette avant-garde et notamment du vaisseau à trois ponts *l'Hibernia*, monté par l'amiral Cornwallis.

Tout était prêt alors pour l'exécution du grand plan qu'avait conçu Napoléon pour l'invasion de l'Angleterre. Mais la jonction de nos forces navales, qui devait nous rendre maîtres de la Manche et assurer le passage de la flottille, se trouva manquée par la retraite de l'amiral Villeneuve sur Cadix, quand on l'attendait à Brest. D'un autre côté, l'empereur se vit contraint de renoncer, au moins momentanément, à la descente pour faire face à une coalition nouvelle des puissances du continent. Par suite de ces événemens, l'armée navale de Brest fut disloquée, et l'on en fit deux grands détachemens dont

chacun avait une destination particulière. Le contre-amiral Willaumez fut chargé de l'une de ces deux missions. Son escadre était composée de six vaisseaux et deux frégates. Ses instructions lui donnaient à peu près carte blanche. Il était libre de se porter sur tous les points où il jugerait pouvoir causer le plus de dommages à l'Angleterre, soit en détruisant ses convois, soit en ravageant ses colonies; seulement il lui était prescrit de ne pas demeurer absent d'Europe pendant plus de quatorze mois.

Sous le rapport des opérations, l'amiral Willaumez était ainsi à l'aise; mais, d'un autre côté, il se trouvait dans une position extrêmement délicate : le frère de l'empereur était dans son escadre comme simple capitaine de vaisseau, et Napoléon avait strictement ordonné de le traiter à l'égal des autres, et sans aucun égard pour sa naissance. Jérôme voyait avec déplaisir qu'on l'éloignât de France, pour faire une campagne dont la durée devait être au moins d'une année. Son mécontentement, qu'il n'avait point caché à l'amiral Willaumez, ajoutait considérablement aux embarras de cette position du brave amiral. Willaumez, le plus franc de tous les marins, et le moins courtisan de tous les hommes, lui fit des remontrances, et lui donna des conseils dont la sagesse ne saurait surprendre, mais dont la forme et la mesure doivent peut-être étonner d'un homme de son caractère. En général, dans ses relations avec Jérôme, il sut lui marquer toute la déférence possible, sans déroger à la dignité de ses fonctions d'amiral, et sans rien sacrifier de son autorité.

Les bornes de cette notice ne nous permettent pas d'entrer dans les détails de l'expédition dont il s'agit. Le tort qu'elle fit au commerce anglais peut être évalué à 12 ou 15 millions; mais ce n'est rien en comparaison de ce qu'elle eût pu faire, sans les contrariétés de toute espèce qui dérangèrent les plans de l'amiral Willaumez. Parmi ces contrariétés, la plus grande fut la tempête affreuse qui assaillit l'escadre dans la nuit du 19 au 20 août 1806. Au milieu de cette tourmente, telle que l'amiral lui-même déclara n'en avoir jamais vu de semblable, les vaisseaux furent dispersés, et coururent les plus grands dangers. Presque tous démâtèrent complètement, ou perdirent leur gouvernail. *Le Foudroyant*, monté par l'amiral Willaumez, éprouva à la fois ce double accident.

Quand la tempête se fut apaisée, l'amiral parvint à fabriquer un gouvernail de fortune, et à établir des mâtereaux à la place des mâts que son vaisseau avait perdus. Dans ce déplorable état, il le dirigea vers la Havane. Aux environs de ce port, il fut attaqué par *l'Anson*, le même vaisseau contre lequel la frégate *la Loire*, commandée par l'intrépide Segond, avait soutenu le cinquième de ses glorieux combats sur la côte d'Irlande. Dans toute autre circonstance, *l'Anson* eût payé cher sa témérité; mais alors il avait affaire à un vaisseau totalement délabré. Cependant, malgré la difficulté qu'éprouvait le vaisseau français pour manœuvrer, il mit bientôt son ennemi en fuite, et, ne pouvant le poursuivre, il entra dans le port.

Après ces désastres, malgré tous les efforts de l'amiral Willaumez pour réunir son escadre, elle ne se rallia plus. Les bâtimens qui la composaient revinrent isolément en France, à l'exception d'un vaisseau qui périt sur les côtes des Etats-Unis, et d'un autre vaisseau et une frégate qui, s'étant réfugiés dans la Chesapeake, y furent dépecés.

Tel fut le sort d'une des escadres les mieux conduites, parmi celles que la France mit en mer pendant la longue guerre de la révolution. Les Anglais eux-mêmes rendirent justice aux talens de l'amiral Willaumez, et apprécièrent le mérite de cette longue campagne, au milieu d'obstacles sans nombre. L'amirauté anglaise avait détaché de tous côtés des forces à la poursuite de l'escadre de l'amiral Willaumez : ainsi l'amiral français, dont la fortune ne seconda pas les habiles combinaisons, occupa néanmoins quatre escadres ennemies, chacune au moins aussi forte que la sienne.

Pendant les années 1807 et 1808, l'amiral Willaumez commanda l'escadre réunie sur la rade de Brest.

Au commencement de 1809, l'empereur lui confia une mission de la plus haute importance. Il devait, avec l'escadre de Brest, sortir à l'improviste, surprendre et détruire les stations anglaises établies devant Lorient et Rochefort; et, après avoir rallié à son pavillon les divisions françaises de ces deux ports, se porter en toute hâte dans les mers d'Amérique, pour ravitailler nos colonies des Antilles, et ravager ou rançonner les possessions anglaises, en dépit de l'escadre de sir Alexander Cochrane, qu'il eût été en mesure de combattre avec avantage. La sortie eut lieu, et la manière dont elle s'opéra fit un grand honneur à l'amiral Willaumez; mais les commandans des stations anglaises, avertis à temps par leurs découvertes, évitèrent la surprise, et gagnèrent le large. Malheureusement la division de Lorient ne put sortir le jour où l'amiral Willaumez venait de la débloquer : celle de Rochefort n'était pas non plus prête à prendre la mer, quand il parut devant ce port. Il resta plusieurs jours à l'attendre en dehors de la rade de l'île d'Aix; mais, pendant ce temps, les croisières ennemies s'étant ralliées, se présentèrent en forces supérieures, et obligèrent l'amiral français à entrer sur la rade, où son escadre se trouva bloquée. Sans le désastre qu'elle éprouva six semaines après, sous le commandement du vice-amiral Allemand, on eût peut-être dû s'applaudir

de voir l'entreprise ainsi manquée. Par une singulière fatalité qui marqua presque toutes les opérations du ministre Decrès, l'amiral Willaumez avait été expédié trop tard. La Martinique capitulait le jour même qu'il arriva devant Rochefort.

Ici se termine, à proprement parler, la carrière militaire de l'amiral Willaumez; et, depuis cette époque jusqu'à la fin de la guerre, le commandement en second de l'armée navale hollandaise, sur la rade du Texel, et celui de la flottille du Zuyderzée, sont les seuls qu'il ait été appelé à exercer.

Dans cette carrière si longue et si bien remplie, dans cette nombreuse série de campagnes et de combats, il eut le bonheur de n'être pris qu'une seule fois par l'ennemi (au pouvoir duquel il ne resta même pas vingt-quatre heures); mais alors il ne commandait pas : tant qu'il commanda, il ne fut jamais réduit à la cruelle nécessité d'amener son pavillon.

Depuis la paix, l'amiral Willaumez ne fut pas employé à la mer, mais il fut membre ou président de diverses commissions, dont les travaux eurent pour objet de perfectionner l'organisation de la marine, tant au personnel qu'au matériel. Jaloux de rendre jusqu'à ses loisirs utiles à une arme qu'il aime avec passion, il fit faire à ses frais une superbe collection de modèles des diverses espèces de bâtimens de guerre, auxquels il appliqua les nombreuses améliorations qu'il avait imaginées. (*Voir la planche.*)

L'amiral Willaumez a toujours attaché le plus grand prix à sa réputation de marin-pratique. Il se flattait de manier l'épissoir aussi bien que le sextant, et il n'y a pas d'ouvrage de bord ou de garniture qu'il n'eût exécuté avec une dextérité supérieure à celle du plus fin gabier. Le fait est qu'il fut peut-être à la fois le plus habile officier et le meilleur matelot de tous les bâtimens et escadres qu'il a commandés.

Honoré dès long-temps de l'amitié personnelle du roi, M. Willaumez se trouve aujourd'hui le doyen des vice-amiraux en activité. Sous le ministère de M. de Rigny, il a été nommé président du conseil des travaux de la marine, poste où son zèle pour les perfectionnemens pourra se déployer avec fruit. Enfin l'amiral Willaumez est auteur d'un *Dictionnaire de marine*, qui a été placé par le gouvernement au nombre des livres dont les officiers et élèves de la marine doivent être pourvus à leur embarquement.

La nécessité de nous renfermer dans un cadre étroit ne nous a permis de tracer qu'une esquisse imparfaite des longs et honorables services de M. Willaumez; nous avons dû omettre bien des détails, et nous le regrettons d'autant plus que, dans la carrière de cet amiral, tout, jusqu'aux moindres opérations, portait le cachet du génie marin.

J.-T. Parisot.

La Cambuse
ET LES CAMBUSIERS.

Nous avons dit à l'article *Arrimage* que la cale d'un vaisseau de guerre est le magasin général où se renferment, avec tant d'autres objets d'armement, les provisions de bouche pour la nourriture de l'équipage; et nous avons exposé comment elles s'y placent et s'y disposent, pour leur meilleure conservation selon leur nature, et pour leur facile accès selon les besoins de leur emploi. Mais outre ce vaste magasin de réserve, il existe encore à bord un local spécialement consacré à la distribution quotidienne des vivres de consommation; espèce de cantine où se mesure avec une rigueur d'exactitude inconnue partout ailleurs, les boissons et les autres alimens qui composent les repas des commensaux du bord. Cette sorte de dépense est un petit enclos pris sur l'espace du faux-pont, au-dessus de la partie de la cale qui recèle les vivres de campagne, et avec lequel il communique par une écoutille, ou sorte de trappe, qui sert de passage aux futailles pleines qu'on y monte pour y être distribuées en rations. Hors de tout encombre en ce qui concerne les autres services du vaisseau; solidement enfermé dans ses fortes cloisons; ayant porte et guichet à claire-voie treillissés en fer de laiton; ayant même un juda de sûreté pour voir au dehors, cet enclos s'appelle la *cambuse*, et ses servans les *cambusiers*.

Considérée seulement sous son aspect matériel, la cambuse serait d'un faible intérêt dans l'esprit de notre publication, s'il n'offrait à l'observation des traits qui font soupçonner de prime-abord son influence morale sur la grande réunion d'hommes dont elle est de fait l'auxiliaire vital; ce qui nous entraîne à la description intérieure de ce coin à part dans le vaisseau, et moralement séparé de lui par le caractère et la condition de ses habitans naturels; *chambre obscure*, où viennent se peindre aussi les mœurs maritimes de nos matelots, et dont nous nous sommes fait un objet d'étude spéciale.

La cambuse étant située dans les profondeurs du vaisseau et au-dessous du niveau de la mer, l'air respirable y est rare, la température pénible, et l'obscurité profonde. Nous allons y pénétrer à travers une atmosphère épaisse et nauséabonde qui s'exhale des mille matières en proie à la fermentation provoquée par la chaleur perpétuelle de ces lieux. Nous y entrons à la lueur terne et monotone d'une lampe éternelle, dont la flamme immobile se dessine faiblement au centre d'un disque de vapeurs rougeâtres, et neutralise à peine les ténèbres de cette région sous-marine; mais quelque faible que soit cette lumière, elle se réfléchit encore avec certain éclat sur le cui-

vre, le fer-blanc et l'étain poli des ustensiles de service suspendus aux cloisons avec une pensée d'ordre et de propreté qui plaît et dédommage de l'impression quasi sépulcrale éprouvée d'abord; leur arrangement fait même soupçonner les velléités artistiques des familiers de ce caveau; car là aussi s'est glissée (sauf la couleur locale) cette coquetterie de perfectionnement qui déborde partout, et jusque sur nos vaisseaux. Ainsi, figurez-vous donc qu'au-dessus d'un tonneau de vin en vidange, bien et dûment calé sur son chantier, et armé de son robinet fourbi au clair, des cambusiers de goût peuvent grouper emblématiquement leurs *mesures grandes et petites*, *leurs entonnoirs*, *douilles*, *balances*, *forets*, *couteaux*, *robinets*, etc., de manière à représenter un trophée bachique, comme dans les musées d'armes on représente des soleils avec des baïonnettes, et des chapiteaux corinthiens avec des pistolets. Nous avons même vu des cambuses, où le luxe d'arrangement ne laissait rien à deviner dans l'intention des emblèmes décorateurs; et où l'effigie enluminée du grotesque dieu des ivrognes pesamment bifurqué sur un tonneau, était franchement peinte ou collée sur le panneau le plus en regard; non pour exprimer comme d'usage les libéralités bachiques exercées dans les lieux de son inauguration : ce serait un mensonge, et nous saurions mieux que les cambusiers choisir un emblème en harmonie avec la religion professée dans cette caverne : ce serait..... Mais arrêtons-nous; il peut se trouver encore des cambusiers honnêtes gens, et dont la susceptibilité est à respecter.

La cambuse comprend dans ses dispositions intérieures d'abord celles accommodées au service des distributions, telles que caissons, tablettes, rayons, étagères, équipettes, etc., et celles nécessaires au logement de ses familiers, et entre autres une petite chambre séparée et confortable, réservée au chef du personnel.

Le personnel de la cambuse est plus ou moins nombreux, selon la grandeur du navire; et sur un vaisseau de 74 canons que nous prendrons pour terme moyen de comparaison, il n'est pas moins de onze ou douze individus, lesquels, bien que préposés à un seul objet, le soin et la distribution des vivres du bord, doivent être des artisans dont les professions, d'ailleurs nécessaires au vaisseau, les rendent plus spéciaux dans la manipulation des boissons et des comestibles : ainsi il se compose d'abord d'un *maître-commis*, écrivain comptable délégué du munitionnaire, chargé de surveiller et justifier l'emploi des vivres, et presque toujours supérieur à ses adjoints, ou plutôt ses valets, par les manières et l'éducation; d'*un second commis*, d'*un maître-valet ou distributeur*, d'*un maître tonnelier*, de *deux aides-tonneliers*, d'*un maître boulanger*, d'*un garçon boulanger*, d'*un maître boucher*, d'*un maître coq ou cuisinier de l'équipage*, d'*un second coq*, et enfin d'*un domestique* pris ordinairement parmi les novices de l'équipage, et accordé par le *capitaine de frégate* pour le service culinaire des cambusiers.

Excepté ce dernier, qui appartient à l'inscription maritime, tous les serviteurs de la cambuse relèvent du munitionnaire fournisseur des vivres de la marine. C'est par lui qu'ils sont payés pour assister le maître commis dans sa responsabilité. Il attend de leur zèle qu'il ne soit pas dépensé pour la nourriture de l'équipage durant le voyage, plus de vivres que n'en comportent le réglement et les clauses de son marché; et nous devons affirmer que les cambusiers observent, dans l'exécution de ce réglement, une exactitude si sévère, que les différences, quand elles existent, sont toujours au détriment des consommateurs.

Il est vrai qu'elles sont peu sensibles chaque fois, mais sont tellement continues, qu'elles finissent par composer de très-importans revenans-bons au seul profit des distributeurs. Bien que ces soustractions aient toujours pour prétexte spécieux leur dévotion au munitionnaire, personne n'en est moralement dupe, ni le munitionnaire, ni le matelot; le premier, par une philosophie toute proverbiale, semble passer légèrement sur ces pots-de-vin escamotés à de grands risques, et prélevés d'ailleurs sur des pitances qui légalement ne lui appartiennent plus. Quant au matelot, c'est autre chose; il n'est pas philosophe à ce point de pardonner au distributeur le petit peu qu'il lui rogne impunément sur sa ration de tous les jours; et c'est là la source de cette antipathie éternelle qui met en continuelle hostilité le gaillard-d'avant et la cambuse; hostilité qui se manifeste du côté des matelots par des épithètes ronflantes et énergiques contre la probité cambusière, et par d'autres bons tours de méchanceté matelotesque, dont les cambusiers sont continuellement l'objet. Cette antipathie est d'ailleurs corroborée par la différence des positions physiques et morales des adversaires des deux camps. En effet, les matelots sont à bord les véritables serviteurs de l'Etat, et ont à supporter toutes les éventualités nautiques et militaires de leur condition; mais les cambusiers ne servent l'Etat que parce qu'ils sont les serviteurs de ses serviteurs. Ils n'appartiennent en rien à l'administration des classes. Leur qualité de *non-combattans* les protége contre les rudes atteintes de la vie maritime; les violences de la tempête et les horreurs du combat se passent sans leur concours; ou s'ils le prêtent, c'est pour des emplois et dans des postes à l'abri des dangers de ces drames terribles.

Ainsi, cette fausse condition maritime, qui n'a rien de marin, rien de guerrier, et les priviléges qui en sont les conséquences, en font une caste à part dans le vaisseau; et pour les matelots, les cambusiers sont les parias du bord.

Or, guerre aux parias! malheur donc aux cambusiers, au distributeur surtout, s'ils ne se garent pas continuellement contre la malice qui veille!

Ainsi, après le travail de la journée, si le distributeur sort le soir de sa cambuse pour aller respirer sur le pont l'air pur et nécessaire, il lui faut traverser dans l'obscurité le faux pont et les batteries, où pendent cinq ou six cents hamacs, dans lesquels ne dorment pas encore ses ennemis, qui, avertis par un cri d'intelligence, s'apprêtent à lui rendre le passage difficile; et tandis qu'il avance en se courbant péniblement, c'est bourré par des coups de pieds invisibles, ou sanglé par des bouts de rabans qui sifflent dans l'ombre, à travers l'hilarité et les huées, qu'il arrive sur le gaillard-d'avant, où l'attendent d'autres traits de la malice vigilante de ses persécuteurs.

A peine a-t-il paru, que sa tête toujours nue et son costume négligé, et surtout certaine odeur avinée qu'il exhale, l'ont signalé à tous les matelots de quart occupés désormais à lui faire payer, à leur manière, la ration d'air libre qu'il vient respirer chez eux. Habiles à feindre, ils savent lui ôter toute méfiance; et soit qu'il se promène ou se repose, il faudra qu'il succombe au sort qui l'attend: c'est quelquefois une corde tendue qui le renverse; ou c'est un objet d'un contact désagréable qui lui tombe sur les épaules. Si son mauvais destin le conduit à s'asseoir, et que, cédant à l'influence de la douce fraîcheur du soir et d'un roulis endormeur, il s'endorme, oh! il est perdu; et les dispositions sont prises de telle sorte autour de lui, qu'à son réveil il sera lui-même l'artisan de sa propre infortune. Ainsi, à son premier mouvement, c'est un seau rempli d'eau qu'il se renverse sur la tête. Nous avons vu remplir l'intérieur des mains du dormeur de quelque matière épaisse et sale, et provoquer ensuite sur ses lèvres un vif chatouillement, pour qu'à son réveil il y portât naturellement ses mains, qui ne manquaient pas d'y déposer leur contenu. Alors, indigné, il se lève, il jure, il menace, et court réclamer justice de l'officier de quart, qui lui demande à désigner l'auteur du délit; mais il ne connaît de coupable que le gaillard-d'avant qu'il accuse en masse; et cette accusation collective, qui ne peut avoir de poursuite, le fait renvoyer par une fin de non-recevoir, qui le déboute de sa plainte en lui laissant son désastre.

Il est inutile de dire que nous ne comprenons pas dans le nombre des victimes de la cambuse vouées à la malice matelotesque, le maître-commis, chef des cambusiers. Nous avons dit ailleurs que, très-supérieur à ses adjoints par position et par caractère, il jouit à bord d'une certaine considération; des matelots ne sauraient donc lui manquer d'égards; d'autant plus, que non-seulement il ne contribue ni ne participe en rien aux méprisables soustractions imputées aux distributeurs, mais parce qu'à l'occasion il use de libéralité envers les matelots employés à quelques travaux de sa spécialité.

Le matelot que le cours de son service ou de ses loisirs amène dans le voisinage de la cambuse, ne peut se défendre de jeter un regard féroce et plein de pensées vineuses sur ce coin obscur du vaisseau, où tant de *joie* et de *bonheur* sont tenus en barriques! Il s'en approche en rusant, comme un renard près d'un poulailler. Il éprouve un saisissement frénétique lorsque la porte ouverte lui laisse voir dans la baille, où tombe le trop-plein des mesures pendant la distribution. Oh! comme il saurait profiter de la moindre négligence du cambusier! Mais la porte refermée violemment lui annonce qu'il a été aperçu. C'est alors qu'inspiré par sa *passion boissonneuse*, il reconnaît qu'il y aurait chance de profit à se faire *ami* du distributeur; et c'est un but vers lequel il vise pendant quelque temps. Il devient alors souple, officieux, empressé à lui offrir ses petits services de matelot, c'est-à-dire laver son linge, installer son hamac, nettoyer ses ustensiles; il y a dans toutes ses manœuvres des verres de vin en perspective. Mais c'est en vain qu'il se met en frais, et le distributeur, qui sait deviner, et qui n'est pas donnant de sa nature, déconcerte d'ailleurs ce projet de camaraderie qui le ferait soupçonner par ses confrères de tricher le produit de la tirelire commune pour payer les services du matelot officieux. On comprendra que celui-ci, désappointé, se rallie alors aux malintentionnés dont la religion pour la gent cambusière peut le seconder à se venger de ses peines en pure perte.

Le soin, l'ordre et la propreté de la cambuse, l'activité et la discipline des cambusiers, sont sous la responsabilité directe du maître-commis, ou, en son absence, du second commis; et c'est à l'un des deux que le capitaine de frégate, officier chargé du détail, adresse ses observations à cet égard.

La propreté de la cambuse est difficile à obtenir, et emploie une grande partie du temps de ses responsables. Ils y parviennent à quelques égards; mais quoi qu'ils fassent, ils ne peuvent arriver à la protéger contre la plaie dont elle est frappée; c'est celle d'être le rendez-vous naturel de tout ce qui s'est glissé d'animaux et d'insectes dégoûtans dans le vaisseau; surtout si dans ses voyages il a touché aux colonies intertropicales. Les rats, les souris, les fourmis, les punaises et les cancrelas en font leur lieu de prédilection pour croître et multiplier. Les cancrelas surtout mettent à leur reproduction une activité qui rend toute comparaison numérique impossible. Les coins, les trous, les fentes et les six faces intérieures de la cambuse en sont littéralement couverts par couches superposées,

depuis le cancrelas microscopique jusqu'au *ravet*, le géant de la famille, espèce de cancrelas monstre, volant, puant, hostile et venimeux. La mortalité qui les dénombre en proportion des naissances qui les accroît sème leurs dépouilles jusque dans les alimens en usage; le vin surtout est à cet égard frappé d'une préférence qui bouleverse les entrailles, et en telle quantité, que s'en occuper serait du temps perdu; ce n'est qu'en se versant leur ration des repas, que les matelots peuvent purger leur boisson de l'écume de carcasses qui y surnage. Ils sont assez heureux pour y trouver le sujet de joyeuses causeries, et disent qu'ils boivent *du vin à mille pattes*.

La distribution des vivres à la cambuse a lieu pour chaque repas de l'équipage, c'est-à-dire trois fois par jour. Elle consiste à mettre dans un broc de bois appelé *bidon*, le vin qui revient à 7 hommes pour un repas, à raison d'un quart de litre pour chacun; et dans une gamelle, le pain ou le biscuit accordé aux mêmes 7 hommes à raison d'une demi-livre pour le pain, et de 6 onces pour le biscuit. Tout l'équipage, ou à peu près, est divisé pour les repas en réunions de 7 commensaux. Une réunion s'appelle un *plat*. Ces répartitions de quantités d'alimens sont faites avant l'instant de les livrer aux consommateurs, et toujours avec certaine solennité qui en assure la justice; et voici comme on y procède :

Après quelques dispositions préalables, qui ont pour but de ranger par ordre de tour sur plusieurs files les bidons et les gamelles déposés à la porte de la cambuse par le délégué de chaque *plat*, le maître-valet vient demander à l'officier de quart la commission qui doit assister à la distribution.

Cette commission, qui doit témoigner de la fidélité du distributeur à donner ce qui revient à chacun, se compose d'un aspirant qui la préside; d'un sergent des troupes passagères, s'il y en a à bord; d'un caporal d'artillerie de marine, s'il s'y trouve de cette arme; d'un quartier-maître de manœuvre et d'un matelot-gabier. La commission se rend à la cambuse. Les cambusiers font à l'aspirant président les honneurs d'un *pliant*, siége en toile remarquablement sale et gras; on lui remet la *liste des plats*, signée du maître-commis, laquelle instruit le président des quantités qui reviennent à chaque plat. Les autres membres de la commission prennent siége sur des bidons ou des gamelles hors d'emploi.

Le maître-valet, les manches retroussées, est assis sur une gamelle en regard de la barrique en vidange, et tourne le dos à la lumière douteuse de la lampe du lieu; en sorte que l'ombre projetée du distributeur prend une direction suspecte, et qui autorise les présomptions élevées contre sa probité *cambusière*. La commission ne peut rien à l'égard de la direction de l'ombre.

La distribution commence.

Le second commis appelle les plats en commençant par le plat des seconds maîtres de manœuvres, les plus haut gradés entre les consommateurs de l'équipage; il accuse en même temps le nombre de rations relatives, et un aide-cambusier pousse auprès du maître-valet le bidon appelé; l'entonnoir y est mis; le vin coule du robinet dans la mesure de fer-blanc, et de là dans le bidon, qui est enlevé pour être remis à son rang, accompagné de la gamelle dans laquelle le boulanger a mis la ration correspondante en biscuit. Et d'un.

On appelle ensuite le premier plat des quartiers-maîtres, et même manœuvre pour le service de ce plat, et de même jusqu'au dernier plat des novices. Ainsi, 100 ou 120 bidons et autant de gamelles passent à la suite pour être servis et surveillés en les poids et mesures de leur contenu, selon l'appel du second commis et la vérification de l'aspirant.

Vous êtes prié de croire que les membres de la commission les plus incommodes au distributeur, sont le quartier-maître et le matelot. Ils sont là les plus dévoués et les plus désireux à le surprendre en fraude; aussi leurs yeux d'aigle suivent-ils dans l'ombre les mouvemens de la mesure du distributeur. L'adresse et l'habitude de celui-ci à manier ses ustensiles lui permettent une rapidité d'action fascinante et difficile à suivre. Le matelot, dévoyé et désappointé, et tourmenté par le besoin de donner cours à son humeur taquine, s'attache alors à observer les mouvemens du pouce de la main qui tient la mesure, car notez que ce pouce lui est suspect par l'habitude qu'il a de se plonger de toute sa première phalange dans le liquide, en se pliant sur le bord de la mesure toute comble. Les matelots ont calculé que ce pouce cause un déplacement qui enlève à la mesure un volume de vin équivalent; petit il est vrai, mais répété cent fois dans une distribution, ou trois cents fois par jour, ce qui, au bout de la campagne, suppose une quantité de vin vraiment regrettable pour les matelots qui, moralement, la croient à eux; et comme ils ne peuvent la réclamer, ils veulent au moins l'empêcher; aussi le matelot de commission aperçoit-il le pouce se plier dans la mesure, il prend la parole :

LE MATELOT (*malicieusement*). Cambusier, vous mettez le pouce.

LE DISTRIBUTEUR (*dédaigneusement*).— Où-s que je mets le pouce?

LE QUARTIER-MAITRE (*d'un air capable*). — Vous ne devez pas mettre le pouce.

LE DISTRIBUTEUR (*sérieux*). — M'avez-vous vu mettre le pouce?

LE CAPORAL à l'aspirant (*militairement*). —

Monsieur.... sans vous commander, défendez-lui de mettre le pouce.

L'ASPIRANT (*avec autorité*). — Allons, cambusier, ne mettez pas le pouce.

LE DISTRIBUTEUR (*affectant*). — Monsieur, je ne mets jamais le pouce.

LE MATELOT (*bas et victorieusement*). — Plus souvent; jamais? Si j'avais autant de quarts de vin que tu mets le pouce..... voleur!.... »

La distribution terminée, la commission se retire; hors un de ses membres subalternes qui reste pour la surveiller jusqu'à sa livraison, qui a lieu quand l'officier de service l'ordonne. Alors le délégué de chaque plat vient la recevoir; toujours avec le témoignage du surveillant, et non sans adresser au cambusier un petit mot émané de ses sentimens pour lui.

Nous aurions encore beaucoup à dire sur les scènes comiques causées par les réclamations fréquentes, justes ou non, des matelots contre les cambusiers qu'ils accusent de n'avoir pas complètement mis la ration dans le bidon. Il y aurait à décrire l'expression de désastre peinte sur la figure d'un réclamant, qui porte à l'officier de quart, pour pièce de conviction, sa mesure de fer-blanc dans laquelle il ne manque pas peut-être la valeur d'un plein dé.

Enfin nous aurions aussi beaucoup de choses à dire sur la cambuse, touchant les relations de *comptes courans* entre les maîtres-commis et les aspirans dont la ration en vin et eau-de-vie, trop minime proportionnellement à la soif permanente de ces messieurs, a conduit à la précieuse découverte du *bon à la cambuse*, espèce de mandat pour une ou plusieurs bouteilles de......, valable à vue, en nature, à passer en compte selon l'avis de...... *Le cap*e LUCO.

Recherches

SUR LA MARINE FRANÇAISE,

EN 1602.

Les Français n'avaient encore entrepris, en 1602, aucun voyage aux Indes orientales. Une compagnie, formée à Saint-Malo, dans la vue d'y pénétrer, équipa deux navires, l'un de quatre cents tonneaux, nommé *le Croissant*, sous la conduite de La Bardelière; l'autre, nommé *le Corbin*, de deux cents, sous celle de François Grout du Clos-Neuf. Pyrard, auteur de la relation de ce voyage, s'embarqua sur le second. Les deux navires, après avoir passé les îles Canaries et celles du cap Vert, se trouvèrent à cinq degrés de hauteur, où l'étoile du nord parut fort basse. On aperçut en même temps cette constellation du sud, que les matelots nomment la *Croisade*, parce qu'elle est composée de quatre étoiles en forme de croix. On vit une étrange quantité de poissons volans, dont les ailes ressemblent à celles des chauves-souris. Les courans par lesquels on fut emporté, jusqu'à la vue de la côte de Guinée, retardèrent beaucoup la navigation. On arriva sous la ligne (1). « Ce jour, dit Pyrard, ayant » pris la hauteur du soleil, à l'heure accoutumée, » qui est le point de midi, il ne fut trouvé au- » cune hauteur; de sorte qu'on reconnut par là » que nous étions sous la ligne. » Il ne fait pas une description moins naïve des incommodités du passage. Elle mérite d'être rapportée dans ses propres termes. « Depuis les sept ou huit » degrés approchant de la ligne, du côté du » nord et autant du côté du sud, on est fort » incommodé de l'inconstance du temps et des » injures de l'air. La chaleur est si violente et si » étouffante, que rien plus; ce qui corrompt la » plupart des vivres. L'eau devient puante et » pleine de gros vers. Toutes sortes de chairs et de » poissons se corrompent, même les mieux salés. » Le beurre que nous avions apporté était tout » liquéfié en huile, la chandelle de suif fondue. » Les navires s'ouvraient aux endroits où ils ne » trempaient pas dans la mer. La poix et le gou- » dron se fondaient partout, et il était presque » aussi impossible de demeurer dans le bas du » navire que dans un four. Il n'y a rien de si in- » constant que l'air; mais là c'est l'inconstance » même. En un instant il fait si calme que c'est » merveille; et à une demi-heure de là on ne » voit, on n'entend de tous côtés qu'éclairs, que » tonnerres et foudres les plus épouvantables » qu'on puisse s'imaginer, principalement quand » le soleil est près de l'équinoxe; car alors on » les remarque plus véhémens et plus impétueux. » Incontinent le calme revient; puis l'orage re- » commence, et ainsi continuellement. Il se lève » tout d'un coup un vent si impétueux, que c'est » tout ce qu'on peut faire d'amener et mettre » bas en diligence toutes les voiles, et on dirait » que les mâts et vergues vont se briser, et le » navire se perdre. Souvent on voit venir de loin » de gros tourbillons, que les mariniers appellent » *dragons*; s'ils passaient par-dessus le navire, » cela les briserait et les coulerait à fond. Quand » on les voit venir, les mariniers prennent des » épées nues, et les battent les unes contre les » autres en croix sur la proue ou vers le côté où » ils voient cet orage, et tiennent que cela l'em-

(1) Il y a ici une petite rectification à faire. Les marins de cette époque se servaient de *l'astrolabe* pour mesurer, non la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon, mais sa distance au zénith, qui n'est pas perpétuellement nulle sous l'équateur, comme le dit Pyrard; elle l'est successivement pour toutes les latitudes situées entre les tropiques, et, sous l'équateur, seulement aux équinoxes, c'est-à-dire rien que deux jours dans l'année.

» pêche de passer par-dessus le navire, le dé-
» tournant à côté. Au reste, sous cet air les
» pluies sont fort dangereuses; car, si une per-
» sonne en est mouillée et ne change promp-
» tement d'habits, elle est bientôt après toute
» couverte de bubes et de pustules sur son corps,
» et des vers s'engendrent dans les habits. Nous
» étions contraints de couvrir nos navires de
» toile cirée, et nous servir de tentes et de pa-
» villons, pour nous garantir tant de la pluie
» que du soleil. Il me serait impossible de ra-
» conter par le menu toutes les extrémités et les
» travaux que nous endurâmes à cause de ces
» calmes et travades (car ainsi s'appellent ces
» bourrasques), bien plus que si c'eût été en
» grand vent et même en tourmente, et même
» les navires s'en usent aussitôt. Le navire branle
» et va chancelant, tantôt d'un côté, tantôt de
» l'autre, à cause de la violence du grand *louesme*,
» qui est en ces mers-là. Mais lors du vent en
» poupe, les voiles tiennent le navire ferme; et
» s'il est à la bouline, il ne penche que d'un côté.
» Ces calmes ébranlent fort un vaisseau, et lui
» donnent bien des efforts, principalement à
» ceux qui sont grands et chargés, et le plus
» souvent le font tellement entr'ouvrir, que par
» après, s'il survient quelque tourmente, il ne
» peut pas résister long-temps. » On passe quelquefois la ligne sans se ressentir de ces incommodités.

A dix lieues de là, on découvrit l'île d'Anobon, où l'on séjourna six semaines. On leva l'ancre et l'on arriva à l'île Sainte-Hélène, On passa le cap de Bonne-Espérance et celui des Aiguilles. Une tempête ayant jeté les deux vaisseaux dans l'île de Saint-Laurent, ils entrèrent dans la baie de Saint-Augustin, où l'on choisit un lieu commode pour y placer les malades, qui étaient en très-grand nombre. Mais, pour chercher des rafraîchissemens plus sains, on se proposa de gagner les îles de Comorre. On les découvrit à douze degrés et demi d'élévation du sud, entre l'île de Madagascar et la terre ferme d'Afrique, et l'on prit le parti de mouiller dans celle de Malailli, qui est au milieu de quatre autres. C'est là que Pyrard, étant dans la chaloupe à une lieue de terre, aperçut de près un poisson monstrueux, qui avait la tête d'un homme, mais un peu en pointe et couverte d'écailles, avec une sorte de barbe au menton. Il ne put découvrir qu'une partie de son dos, qui était écaillé : le mouvement qu'il fit pour l'observer de plus près le fit disparaître. Après avoir repassé la ligne, on eut un temps assez favorable jusqu'au cinquième degré du nord. On reconnut de fort loin de grands bancs qui entouraient quantité de petites îles. Le général et son pilote prirent ces îles pour celles de Diego de Reys, quoiqu'on les eût laissées à quatre-vingts lieues à l'ouest. En vain les gens du *Corbin* soutinrent que c'étaient les Maldives, et qu'il fallait s'armer de précaution. Cette dispute dura tout le jour, et l'opiniâtreté que le général eut dans son opinion lui fit négliger indiscrètement d'attendre de petites barques qui venaient, comme on en fut informé depuis, pour lui servir de guides. Son intention était de passer par le nord des Maldives, entre la côte de l'Inde et la tête des îles; mais, en suivant ses ordres, on allait au contraire s'y engager avec une aveugle imprudence. Pour comble de témérité, chacun passa la nuit dans un profond sommeil, sans en excepter ceux mêmes qui devaient veiller pour les autres. Le maître et le contre-maître étaient ensevelis dans l'ivresse d'une longue débauche. Le feu qui éclaire ordinairement la boussole s'éteignit, parce que celui qui tenait alors le gouvernail eut aussi le malheur de s'endormir. Enfin, tout le monde était dans un fatal assoupissement, lorsque le navire heurta deux fois avec beaucoup de force; et, tandis qu'on s'éveillait au bruit, il toucha une troisième fois et se renversa sur le banc. Quels furent les cris et les gémissemens d'une troupe de malheureux qui se voyaient échoués au milieu de la mer et dans les ténèbres, sur un rocher où la mort devait leur paraître inévitable! Les uns pleuraient et criaient de toute leur force, les autres étaient en prières; plusieurs se confessèrent à leurs compagnons. Au lieu d'être secourus par leur chef, ils en avaient un qui ne faisait qu'augmenter leur pitié. Depuis un mois, sa langueur le retenait au lit. La crainte de la mort le força néanmoins d'en sortir; mais ce fut pour pleurer avec les autres. Les plus hardis se hâtèrent de couper les mâts, dans la vue d'empêcher que le vaisseau ne se renversât davantage. On tira un coup de canon pour avertir *le Croissant* du malheur où l'on était tombé. Tout le reste de la nuit se passa dans l'attente continuelle de couler à fond. La pointe du jour fit découvrir, au-delà des bancs, plusieurs îles voisines à cinq ou six lieues de distance, et *le Croissant*, qui passait à la vue des écueils, sans pouvoir donner le moindre secours à ceux qu'il voyait périr. Cependant le navire tenait ferme sur le côté, et semblait promettre de résister quelque temps aux flots dans cette situation, parce que le banc était de pierre. Pyrard et ses compagnons en conçurent l'espérance de sauver au moins leur vie. Ils entreprirent de faire une espèce de claie ou de radeau d'un grand nombre de pièces de bois, sur lesquelles ils clouèrent plusieurs planches tirées de l'intérieur du vaisseau. Cette machine, que Pyrard nomme *pangaie*, était suffisante pour les contenir tous, et pour sauver avec eux une partie du bagage et des marchandises. Chacun prit aussi ce qu'il put emporter de diverses sommes d'argent qui se trouvaient dans le vaisseau. On avait employé plus de la moitié du jour à tous ces soins; mais, lorsqu'on eut achevé la pangaie, il fut impossible

de la passer au-delà des bancs pour la mettre à flot. Dans les mouvemens de ce nouveau désespoir, on aperçut une barque qui venait des îles, et qui semblait s'avancer droit au vaisseau pour le reconnaître. Elle s'arrêta malheureusement à la distance d'une demi-lieue. Ce spectacle jeta tant d'amertume dans le cœur d'un matelot français, que, s'étant jeté à la nage, il alla au-devant d'elle, en suppliant, par des cris et par des signes, ceux qui la conduisaient d'accorder leur assistance à de malheureux étrangers dont ils ne pouvaient attendre qu'une reconnaissance égale à ce bienfait; mais, les voyant rejeter sa prière, il fut obligé de revenir avec beaucoup de peine. Pyrard apprit dans la suite qu'il était rigoureusement défendu à tous les insulaires d'approcher des navires qui faisaient naufrage, s'ils n'en avaient reçu l'ordre exprès du roi. Quoiqu'il traite cette loi de barbare, il y trouve beaucoup moins de brutalité que dans ce qui se passait autour de lui parmi plusieurs matelots, qui, malgré la présence de la mort, ne laissaient pas de boire et de manger avec excès, sous prétexte qu'étant à l'extrémité de leur vie, ils aimaient mieux mourir à force de boire qu'en se noyant dans l'eau de la mer. Après s'être enivrés, ils se querellaient avec d'affreux juremens. Quelques-uns pillèrent les coffres de ceux qu'ils voyaient en prières pour se disposer à la mort, et, ne reconnaissant plus d'autorité, ils lui dirent qu'après avoir perdu leur voyage, ils n'étaient plus obligés de lui obéir. Personne ne s'était flatté jusqu'alors de pouvoir tirer parti du galion, non-seulement parce que les mâts étant coupés il n'y avait aucun moyen d'attacher une poulie pour l'enlever de dessous le second pont où il était depuis les îles de Comorre, mais plus encore parce que les vagues passaient à tous momens, de la hauteur d'une pique, au-dessus du navire, et que la mer était si impétueuse dans l'espace de deux lieues autour des bancs, qu'il n'y avait rien à se promettre d'un si faible secours. Cependant, comme il ne restait plus d'autre ressource, tous les efforts se tournèrent vers cet unique objet d'espérance. Le galion fut tiré avec des peines incroyables. Il était ouvert en plusieurs endroits et tout brisé des coups de mer. On n'épargna rien pour le mettre en état de servir; mais la nuit étant survenue avant que ce travail pût être achevé, on fut obligé de le passer sur le bord du navire avec d'autant plus d'incommodité et de danger que le dedans était déjà presque rempli d'eau, et qu'on était exposé sans cesse aux vagues qui passaient par-dessus. Ce ne fut que le matin du jour suivant qu'on se mit à la nage pour passer le galion au-delà des bancs, entreprise également dangereuse et pénible. Elle réussit néanmoins, et tout le monde eut la liberté de s'embarquer, après avoir pris des épées, des arquebuses et des demi-piques. Dans cet état, qui faisait frémir les moins timides, parce que le galion était excessivement chargé et qu'il faisait eau de toutes parts, on mit à la mer vers les îles, au risque d'être submergé plusieurs fois par les vents et les flots qui étaient d'une violence surprenante. Enfin, la crainte et la fatigue devant être comptées pour rien dans une si étrange situation, on se crut trop heureux, après avoir vu la mort sous mille formes, d'aborder dans une des îles, qui se nomme *Pulodou*.

Veille au grain !

I.

Une jolie frégate, c'est *la Flore*. Elle s'assied sur une rade avec autant de grâce qu'une bayadère sur son divan; sa mâture élancée est légèrement inclinée, son gréement est noir et bien *peigné*, sa raie de batterie est blanche comme la neige et coupée de seize sabords noirs, ses manœuvres sont bien raides, ses capelages presque invisibles; on pourrait croire, à la voir si coquette, qu'elle n'est bonne qu'à se pavaner au mouillage.... que c'est la *belle en rade*, et voilà tout.... Mais dites trois mots, trois mots qui font tressaillir tout un équipage d'ivresse, quand depuis deux ans il côtoie l'Afrique pour mettre le grappin sur les rapides négriers, dites...: « Route pour France! » et vous verrez la jolie frégate lever rapidement une de ses ancres, puis se mettre à pic de l'autre; vous la verrez n'éparpiller ses gabiers à chemises blanches dans son noir gréement, qu'au moment même de larguer toutes ses voiles avec une simultanéité parfaite....; car si vous l'avez bien observée, elle était prête à appareiller au premier signal pour fondre sur sa proie.... Elle dédaigne l'escamotage des manœuvres..... Elle élonge fièrement ses palans de roulis sur ses vergues, c'est qu'elle est toujours en mesure contre le gros temps;... ses bouts-dehors sont *allourdis* par des bouquets de poulies, où s'enroulent de légers filins, c'est qu'elle est prête à se couvrir de bonnettes, si la brise vient à caresser sa poupe gracieuse.... Elle dédaigne les fausses cargue-points sur l'avant de ses voiles, car ses matelots bien exercés ont des ongles de fer pour *crocher* dans la voile, et sont, en rade comme en mer, alertes à dégorger la toile du point.... Aussi, voyez-la, aussi rapide qu'une flèche, piquer dans le vent sous toutes voiles carrées et tanguer sur la lame des tropiques, comme pour saluer à diverses reprises le sol sablonneux qu'elle quitte...

La voilà hors de la région des vents alizés, de ces brises d'Est monotones, dont la constance effraya les compagnons de Colomb quand ils songèrent au retour.... Le temps commence à se

gâter.... un nuage noir vient de poindre et de s'étendre dans le lit du vent.... c'est un *grain;* il a du *pied* et demande à être surveillé... Le coude sur le bastingage, l'œil au vent, le jeune lieutenant de quart l'a vu naître, il le voit grandir; il tâche d'apprécier quelle peut être sa force, d'après la rapidité avec laquelle il monte au-dessus de l'horizon, il examine avec attention la disposition plus ou moins menaçante des masses pluvieuses qui le composent.... Il se décide à le saluer de pied ferme.... « Ma foi, les perroquets de la frégate, blancs comme du coton, usés par deux ans de croisière, demandent à être changés.... Ainsi, faisons un peu barbéier cette mousseline.... » Le grain marche assez rapidement... son large cercle noir dentelé en dessous se détache sur un fond pluvieux... « Veille les perroquets!... Aux cargues de brigantine!... Au hale-bas du grand foc!... » Les premières rafales du grain sifflent... elles rasent la crête des lames... la frégate s'incline peu à peu.... les poulies d'écoute crient.... les bras se raidissent.... le bâtiment devient ardent.... le grain ronfle.... le navire se penche, les mâts de perroquet fatiguent...« Carguez !...» C'est déjà un peu tard... Abandonnés à leurs battemens, les pauvres perroquets ne peuvent résister aux coups de fouet de la brise, et avant que les gabiers se soient répandus sur leurs vergues fragiles pour les serrer, il n'en reste déjà plus que quelques bouts de ralingue.... La brigantine carguée agite son point d'écoute avec violence...« Hale-bas le grand foc!... Hors le petit foc!... Le grain force !.... Veille les huniers!... Aux cargues de grand'voile !... »

Le grain devient violent.... la bande du navire est si forte, que le gouvernail a perdu une grande partie de son action. « Cargue la grand'voile !... Amène les huniers!... » Ces derniers, quoique brassés au vent, descendent péniblement.... la grand'voile se colle contre l'étai, mais finit par céder aux cargues qui l'étreignent dans leurs replis vigoureux et bien disposés.... la frégate se redresse et devient sensible à l'action de la barre... Le grain continue sans forcer davantage, et *la Flore*, ses huniers amenés, brave son dernier coup de fouet, fière de ne lui avoir cédé que pied à pied.... Elle jette un dernier regard de regret aux lambeaux de ses perroquets qui disparaissent sous les lames, digne tombeau de cette pauvre vieille toile, et reprend son allure du plus près, tout en rétablissant sa voilure.

II.

Connaissez-vous l'entonnoir perfide que forment, en se rencontrant presqu'à angle droit, les côtes de France et d'Espagne au fond du golfe de Gascogne ?... Malheur au navire qui, poussé par le désir de franchir la barre de Bayonne, se présente devant la chaîne d'écume qui sépare l'Adour de la pleine mer !... malheur à lui si le pilote lui refuse l'entrée à cause du mauvais état de la barre ; car il se trouve alors avec des vents de nord-ouest, affalé dans un creux où le petit port du Passage présente seul de l'abri.... C'est qu'aussi le geôlier de la rivière, perché sur la tour blanche pour signaler la manière de gouverner, connaît sa barre, comme un maître son gréement, comme un calier son arrimage..... et si vous voulez franchir ce blanc ossuaire de navires, malgré l'absence du pavillon d'entrée, si le vieux loup marin vous voit engagé dans cette mer affreuse malgré ses avis, il inclinera bien, en grognant, son pavillon rouge à droite et à gauche, pour vous indiquer les sinuosités de ce labyrinthe de hauts fonds, mais garde à vous !... La lame de fond, creuse, longue.... dont le bruit sourd et majestueux s'entend de deux lieues, viendra écraser votre navire de sa crête d'écume, démolira vos pavois, et se cramponnant de tout son poids à votre pont, comme un ours du Spitzberg à la fargue d'un fragile canot, elle vous engagera, vous roulera dans les sables mouvans, où se brise sa rage. Mais aussi, que reste-t-il de ressources, au cœur de l'hiver, à ce joli brick *le Lancier*, qui a flairé la barre, mais qui est obligé de prendre le large?... Il n'est que quatre heures et il fait déjà nuit... Le vent, au S.-O. depuis long-temps, vient de sauter au N.-O., son lit habituel, après avoir soufflé dans la première direction... il n'a de relâche sous le vent que le Passage, dont la nuit l'empêchera de distinguer l'entrée excessivement étroite.... Il faut donc tenir le vent le plus possible et louvoyer bord sur bord en *torchant* de la toile; et louvoyez bien, car vous n'êtes pas sur une côte droite, vous êtes dans un angle.... vous avez enfin *un bord à la côte et l'autre à la terre!....* Il va passer une mauvaise nuit le pauvre *Lancier*.... La mer est forte, le temps à grains, la brise carabinée.... il barbote dans la lame et pique dans le vent sous ses quatre voiles majeures, deux ris aux huniers.... Voyez-le ce marsouin de bois et de fer plonger dans l'écume qui blanchit son petit gaillard et mouille sa misaine.... puis relever le nez et le replonger encore, comme un canard, à chaque coup de tangage.... Le temps se charge.... la brise est grand frais... Le capitaine fait prendre le ris des basses voiles... Les grains se succèdent et deviennent plus forts.... en voilà un qui se lève menaçant de l'horizon.... il ne monte pas haut et semble vouloir fondre, en rasant l'eau, sur le pauvre brig... Le lieutenant de quart l'a vu... « Veille les huniers!... Aux cargues de grand'voile !...—Attention, monsieur, à ne carguer qu'à la dernière extrémité, et s'il peut amener vos huniers, ne les déventez pas.... » Et il a raison le capitaine, car il est urgent de se relever de la côte, en ne cédant rien au vent... L'aspect que présente le pont du brig

dans cette position critique est vraiment curieux... Tous les hommes de l'équipage, rangés sur diverses manœuvres, causent entre eux à voix basse, regrettant un peu le hamac, mais ne pensent pas aux dangers, confians qu'ils sont dans les talens du capitaine.... Les officiers se promènent sur le gaillard avec la même insouciance, et laissent à celui qui est de quart le soin de manœuvrer et de *fairè des cheveux blancs*, pensant avec raison que chacun d'eux à son tour sera cloué pendant la nuit au banc de quart, ce banc de responsabilité et de fatigue.... Le capitaine calcule son affaire avec sang-froid.... pèse les chances de la brise et de la mer, mesure ses bordées de temps à autre dans sa chambre en pointant sa carte, et remonte sur le pont, aider de sa vieille expérience les manœuvres de ses jeunes officiers....

Le grain monte rapidement.... tombe à bord.... le brig s'incline sous son poids.... les caronades sous le vent labourent la mer de leurs gueules de fer.... sa carène se montre au vent rouge de cuivre.... « Lofez ! » et le timonnier n'a besoin pour se lancer dans le vent que de mollir deux ou trois rayons de sa barre, qui est toute au vent, tant le navire est ardent... Le timonnier, c'est l'âme, c'est la vie du navire dans cette manœuvre hasardée.... s'il le jette avec trop de rapidité dans le vent, s'il le *masque*.... c'en est fait de la mâture et par suite du pauvre *Lancier* peut-être....

Le grain continue à souffler avec violence.... Le capitaine, qui a étalé son plus fort, ne veut pas qu'on arrive ou qu'on enlève un pouce de toile.... Le brig tortille son gaillard-d'arrière dans sa nouache comme un poisson qui frétille de la queue.... enfin il se retire peu à peu à l'accalmie qui suit le grain.

Jusqu'à minuit il en reçut ainsi une douzaine. A minuit le vent sauta au sud; il était temps.

Ed. Bouet,
Lieutenant de vaisseau.

Marseille.

(2e article. — Voir le 1er volume, page 136.)

Il est, dans l'existence des Etats et des villes, une pensée permanente qui, se transmettant de génération en génération, semble être le principe qui les anime. Elle est, pour ainsi dire, à cette réunion et à cette succession d'individus, ce que l'âme est à l'individu lui-même. Ainsi, l'on reconnaît aisément, en parcourant l'histoire de Marseille et les différentes phases de sa puissance, que le commerce fut constamment la pensée qui, préoccupant ses habitans, eut la plus grande influence sur son administration et sur les événemens dont elle fut le théâtre.

Dans un premier article, nous avons jeté un regard pour ainsi dire à vol d'oiseau sur l'aspect de Marseille et de ses environs; dans des articles antérieurs, nous avons dit le rôle important que cette ville remplit dans l'antiquité. Nous allons donner une légère esquisse de son histoire, à partir de l'époque où l'ont laissée ces derniers articles.

Il est peu question de Marseille depuis la décadence de l'Empire romain jusqu'au commencement du ve siècle, si ce n'est à l'occasion de ces nombreuses querelles de mots, qualifiées du nom d'hérésies, qui troublèrent le monde pendant cette période. Marseille alors avait beaucoup perdu de sa splendeur et de la réputation qu'elle s'était faite par son goût pour les arts et les lettres. Les écoles publiques qui, pendant plusieurs siècles, avaient fait sa gloire, ne retentirent plus que d'arguties, de discussions théologiques et de questions oiseuses sans profit pour l'intelligence. Le commerce cependant s'y soutint toujours, et les vaisseaux de Marseille fréquentaient encore les ports du Levant, ceux des côtes d'Afrique, d'Espagne et d'Italie.

Antérieurement à cette époque et depuis fort long-temps, la cité était divisée en deux parties distinctes : la ville haute, habitée par un grand nombre de Romains, et la ville basse, la cité des Phocéens, qui se gouvernait par ses propres lois et ses anciennes institutions. Ces institutions subsistèrent long-temps encore, et on les retrouve même après l'invasion des Goths et des Bourguignons qui, en respectant les lois civiles, protégeaient chez les vaincus le commerce, auquel ils dédaignaient de se livrer eux-mêmes. Aussi, sous leur empire, Marseille conserva non-seulement son ancienne administration, mais son droit commercial et maritime. A travers les diverses administrations auxquelles elle fut soumise, Marseille ne perdit jamais rien de son importance commerciale, bien que son nom soit à peine cité à propos des événemens politiques où, pendant long-temps, elle ne joua qu'un rôle presque nul. Tout indique que sous les rois des deux premières races cette ville fit un commerce fort étendu. Elle était l'intermédiaire de celui qui se faisait entre l'Orient et la France, des soies de Damas, des vins de la Palestine et de ceux de Gaza, alors fort recherchés en Europe.

Ce mouvement se soutint jusqu'à l'époque des croisades qui lui donnèrent une nouvelle impulsion. Les Marseillais prirent une part des plus actives à ces grandes et folles expéditions, non plus, certes, par dévotion ou par bravoure, mais par une suite naturelle de leur esprit mercantile. Les croisés de tous les pays se donnaient rendez-vous à Marseille et trouvaient à y acheter tout ce qui était nécessaire à leur guerrier pélerinage. Le commerce des armes acquit surtout une haute importance. C'est vers ces temps qu'il faut placer la date de l'établissement des

consuls en pays étrangers. La création de ces agens est évidemment due à Marseille qui, la première, les envoya dans le Levant pour la protection de ses intérêts.

Vers la fin du XIIe siècle, quatre co-seigneurs possédaient le fief de la ville basse, droits qui furent rachetés successivement par les citoyens. En 1214 fut proclamée solennellement la seconde république de Marseille, et dès-lors commença pour cet Etat une courte mais brillante période de grandeur et de gloire.

Cette espèce d'état indépendant se prolongea jusqu'en 1257. Nous ne dirons ni les alternatives qu'il eut à subir, ni les bases du gouvernement, ni les alliances qu'il forma avec les petites puissances voisines. Ces détails, d'ailleurs peu intéressans, ne peuvent entrer dans notre cadre. Il suffit de savoir qu'à la date que nous venons de citer, Charles d'Anjou, comte de Provence, parvint, plus encore par ses intrigues que par la force de ses armes, à anéantir cet échantillon de république et à se faire reconnaître seigneur de Marseille qu'il réunit à ses Etats. Il fut puissamment secondé dans cette entreprise par les hommes que leur fortune et leur rang plaçaient à la tête de la population. Un historien de Marseille donne à cette soudaine révolution l'explication suivante : « Il y a toujours, dit-il, dans les villes commerçantes des hommes qui, craignant de perdre leurs richesses, ne savent point résister aux dangers ; qui, habitués aux plaisirs, reculent devant les moindres privations; mauvais citoyens, dont le cœur, flétri par le vil égoïsme, ne peut jamais comprendre les sentimens féconds du patriotisme et de la vertu. Ceux-là voulaient à Marseille la paix, à quelque prix que ce fût. »

Il aurait pu ajouter, pour l'honneur de ses compatriotes, quelques réflexions fort naturelles et fort justes. Une foule d'étrangers, attirés à Marseille de tous les points du globe par les profits que présente son commerce, y forment une partie importante de la population. Ils y jouissent de l'influence que donne toujours la fortune, y obtiennent les droits et la qualité de citoyens, sans être accessibles aux sentimens, aux sympathies qu'inspire la patrie, sans être disposés aux sacrifices qu'elle impose. Et cependant ils prennent insolemment parti dans nos querelles domestiques, arborent une opinion, parlent quelquefois au nom de la cité, et n'ont que trop souvent contribué à l'issue des événemens politiques. L'histoire de nos dernières quarante années pourrait en fournir plus d'un exemple.

Ainsi Marseille ne fut plus qu'une ville municipale qui, cependant, conserva un pavillon particulier au-dessus duquel devait flotter toutefois l'étendard des comtes de Provence. Elle se consola de cette humiliation par les avantages que lui procura la croisade. où Louis IX perdit la vie. Il faut reconnaître, au surplus, que l'autorité des comtes de Provence ne fut jamais bien rigoureuse. Marseille finit, au contraire, par recouvrer son indépendance de fait, et par traiter avec quelques Etats d'Italie, de puissance à puissance.

La guerre que se firent, au commencement du XVe siècle, Louis III, comte de Provence, et Alphonse, roi d'Aragon, fut fatale à Marseille. Surprise par Alphonse, cette ville fut livrée pendant trois jours à toutes les horreurs du pillage, de l'incendie et de la dévastation. Les Aragonais ne se rembarquèrent qu'à l'approche de forces imposantes qui arrivaient de toutes parts pour défendre ou venger Marseille. Cette calamité ne fut pas sans compensation. Du milieu des ruines s'éleva une cité plus régulière et plus belle que ne l'avait jamais été la ville saccagée.

Depuis l'époque où Marseille, avec le reste de la Provence, fut réunie à la France, elle continua à jouir de quelques franchises particulières qui, ayant fort peu d'importance réelle, n'étaient guère qu'une espèce de concession faite à l'amour-propre national. Les malheurs du royaume sous François Ier lui fournirent bientôt l'occasion de déployer pour ses nouveaux souverains les moyens matériels et le dévoûment que, plus d'une fois, elle avait mis en œuvre pour défendre son indépendance. On sait que l'empereur Charles V avait donné à Charles de Bourbon, traître à sa patrie, le titre de roi de Provence, en lui imposant la condition et lui fournissant les moyens de conquérir son royaume. Le connétable, qui avait répondu de la facilité de cette conquête, se disposa à l'effectuer. Après avoir passé le Jar et s'être emparé de quelques villes qui ne firent aucune résistance, il vint mettre le siége devant Marseille, le 19 août 1524. Après des efforts inouis de part et d'autre, et des prodiges de bravoure de la part des Marseillais, après un assaut vaillamment repoussé, les assiégeans abandonnèrent la place, harcelés sur leurs derrières par quelques corps de ligne et par des masses de paysans qui leur enlevèrent une partie de leur artillerie.

Cette belle défense fut le prélude de celle qui, non moins glorieuse, eut lieu quelques années après contre Charles V en personne. Ce souverain, ayant envahi la Provence, voulut venger l'affront que ses armes avaient éprouvé devant Marseille, et, comme le connétable de Bourbon, se vit contraint de lever le siége et d'évacuer précipitamment le midi de la France.

François Ier avait trop à se louer du zèle et du dévoûment des Marseillais pour ne pas leur en témoigner sa gratitude. A deux reprises différentes il visita leur ville, où sa présence donna lieu à de grandes solennités. Ce fut pendant ces visites qu'il fit construire, en 1525, le fort de

Notre-Dame-de-la-Garde, et en 1529, celui du château d'If. Ce dernier, transformé depuis en prison d'Etat, a renfermé de nombreuses victimes des suspicions, des haines et des vengeances de nos derniers gouvernemens, victimes qui, quelquefois, sont sorties de leurs cachots pour passer aux emplois et aux honneurs les plus brillans.

Nous touchons à une époque où presque chaque ville de France eut à jouer un rôle particulier dans la perturbation qu'entraînèrent dans le royaume les guerres de religion. Celui de Marseille ne fut pas sans importance. Sa population, impressionnable et fanatique, avait embrassé avec enthousiasme le parti de la Ligue, où elle voyait la cause du ciel. Lorsque Henri IV fut monté sur le trône, lorsqu'il eut nommé au gouvernement de Provence le duc de Guise, fils du Balafré, Marseille refusa de reconnaître le roi et le gouverneur. Les tentatives du duc pour soumettre la ville auraient été long-temps infructueuses, sans doute, s'il n'eût entretenu dans l'intérieur des liaisons avec quelques hommes dévoués par intérêt à la cause royale. De ce nombre était Libertat, à qui son grade et sa position militaires permettaient de servir efficacement les vues et les intérêts du duc de Guise. Il s'était engagé à livrer, étant de garde, une des portes de la ville. Au moment d'exécuter cette promesse, quelque hésitation s'étant manifestée du côté des partisans de la cause royale, un des consuls eut le temps d'arriver avec quelques soldats. Pendant qu'il s'informe de ce qui se passe, Libertat lui plonge son épée dans le corps, au cri de *vive le roi*. Quelques personnes sont assassinées aussi lâchement; la porte est livrée, et le même jour la ville passe sous la domination de Henri IV qui, apprenant cet événement, s'écria, dans un transport d'allégresse : « C'est maintenant que je suis roi. » Libertat fut magnifiquement récompensé, et le conseil municipal décida qu'une statue lui serait élevée, statue qui existe encore dans le vestibule de l'Hôtel-de-Ville. Si l'on conçoit que le servilisme et les passions du moment aient pu faire décerner un hommage public à une action qui ne fut après tout qu'un lâche assassinat, on ne comprend pas comment la récompense s'est perpétuée après que la raison et la réflexion ont assigné à cet événement son véritable caractère.

Nous avons dit que Marseille avait conservé quelques prérogatives qui nous paraîtraient bien insuffisantes aujourd'hui, comparées à celles que quarante ans de révolutions ont arrachées au pouvoir royal. Quoi qu'il en soit, une atteinte portée, sous Louis XIV, à ces priviléges, amena une résistance que le despote punit d'une manière rigoureuse. La magistrature de deux consuls élus par le vote des citoyens fut abolie. Quelques canons en bronze, qui garnissaient les remparts, furent sciés et envoyés à Toulon, et, près de la porte Royale, fut ouverte une large brèche par où Louis XIV entra à Marseille, comme dans une ville prise d'assaut. La condamnation à mort et l'exécution d'un grand nombre de citoyens ne tardèrent pas à devenir le complément de ces préludes de vengeance. Pour en perpétuer le souvenir et empêcher le retour de pareilles résistances, Louis XIV ordonna la construction des deux forts Saint-Nicolas et Saint-Jean, construction qui se fit aux frais de la ville.

Nous aurions dû plus d'une fois suspendre cette rapide analyse pour nous arrêter sur le récit de ces calamités qui se présentent si fréquemment dans l'Histoire de Marseille, de ces pestes qui, à des époques souvent renouvelées et presque périodiques, ont décimé sa population. Celle de 1720 est la plus récente et l'une des plus meurtrières. Il suffira de dire, pour donner une idée de ses ravages, que le fléau enleva dans la ville 40,000 individus sur une population de 90,000 âmes. Le nombre des victimes, proportionnellement à celui des habitans, fut plus grand encore dans les campagnes du territoire. Ce fut du milieu de ces désastres que s'éleva l'auréole immortelle attachée par l'admiration et la reconnaissance au nom de Belzunce, évêque de Marseille, Belzunce, envoyé par la Providence au milieu de tant d'infortunes, comme un ange consolateur. Depuis cette époque, la peste s'est plus d'une fois manifestée au lazaret; mais une administration plus habile et des soins plus attentifs que par le passé, ont su constamment l'enfermer dans cette enceinte et interdire sa propagation dans la ville.

A partir de la Régence jusqu'à nos jours, l'histoire de Marseille fut trop intimement liée à celle des prospérités et des revers de la France, pour offrir quelque particularité qui mérite d'être mentionnée dans une esquisse où notre spécialité nous a contraints à n'indiquer que les traits les plus saillans. On sait la haine que cette ville porta à Napoléon, et les transports frénétiques qu'elle fit éclater aux deux restaurations. Nous expliquerons la première par une réflexion empruntée à l'historien que nous avons déjà cité. « Ce n'est pas, dit-il, que Marseille tint alors beaucoup à la liberté que Napoléon étouffait et dont le nom seul avait naguère ému les entrailles de ses ardens citoyens; le despotisme l'eût fort accommodée, pourvu qu'il lui eût assuré la paix et la prospérité commerciale. »

Cette prospérité lui fut donnée par les événemens de 1815. Elle a pris depuis un développement toujours croissant et dont il serait difficile de déterminer l'apogée. On peut en juger par les indications suivantes :

Le tonnage des navires entrés à Marseille en 1825, ne s'élevait qu'à. . . 415,288 tonneaux.



Lazaret de Marseille.

Tom. 2 P.

En 1831, il a été de. . . 472,246

Il a augmenté dans la même proportion pendant les années subséquentes. Celui des navires partis de Marseille présente une pareille ascendance de résultats.

Les recettes des droits de douanes, en y comprenant l'impôt sur le sel, ne s'élevaient, en 1814, qu'à. . . . . 4,171,000 fr.

Elles s'élevèrent, en 1815, à 6,010,000
en 1820, à 14,028,000
en 1825, à 20,805,000
en 1830, à 23,250,000
en 1832, à 28,946,000

Il est inutile, après avoir donné ces chiffres, d'ajouter que la somme des importations du commerce de Marseille avec les pays étrangers a suivi une marche non moins progressive. Mais nous ne saurions oublier de mentionner une foule de projets qui, devant s'exécuter tôt ou tard, justifieront ce que nous venons de dire sur l'impossibilité d'assigner un terme à l'extension et à la prospérité de Marseille. Le plus ancien et le plus important de ces projets, peut-être, est celui dont l'exécution tendrait à permettre aux bâtimens de sortir du port dans toutes les circonstances. L'ouvert de ce vaste bassin est à l'ouest, et les navires sont dans l'impossibilité d'appareiller lorsque des vents assez forts soufflent de cette partie, et même depuis le sud-ouest jusqu'au nord-ouest. Des prix ont été proposés à plusieurs reprises au mémoire qui indiquerait le moyen le plus sûr et le plus économique de faire sortir les navires dans ces circonstances. Aucun de ceux qui ont été présentés jusqu'à présent n'a résolu la difficulté d'une manière assez satisfaisante, et il est question de creuser un canal qui, partant du port et coupant la presqu'île du Faro, ouvrirait une issue dans le sud, sur la plage dite des Catalans. Quels que soient le grandiose de ce plan et les frais énormes qu'il entraînerait, on peut espérer de le voir réaliser un jour.

Il est question encore d'un vaste bazar dont le Palais-Royal de Paris ne serait que le modèle en raccourci, et surtout d'un canal d'irrigation qui, amenant sur le territoire de Marseille les eaux de la Durance, obvierait aux sécheresses qui désolent si fréquemment ces belles contrées.

L'instruction, depuis quelques années, n'a pas suivi à Marseille une marche moins satisfaisante que la prospérité matérielle. On n'a pas oublié que M. le baron Dupin avait signalé sur sa carte le département des Bouches-du-Rhône comme l'un des plus reculés sous ce rapport. Sans chercher à contester s'il est toujours bien possible d'établir des vérités morales ou politiques à l'aide des chiffres, on aurait pu opposer aux calculs de l'habile statisticien, l'immense nomenclature des hommes remarquables dans tous les genres que Marseille a fournis à la France. Mais en adoptant ses données, nous ferons remarquer qu'à l'époque où il publia son travail, un enfant mâle seulement sur 49 habitans fréquentait les écoles. En 1830, le rapport était d'un enfant mâle sur 19 habitans, et cette proportion est plus satisfaisante encore à l'époque où nous écrivons.

Par une transition bien naturelle, et avant de terminer ce croquis, nous citerons quelques-unes des illustrations dont Marseille se glorifie d'avoir été le berceau. Dans cette série, où nous ne mentionnerons que les noms les plus apparens, se trouvera d'abord le chevalier Paul, chef d'escadre sous Louis XIV. Nous citerons ensuite Vernet, le Michel-Ange de la France; le savant d'Hozier, le prédicateur Mascaron, le naturaliste Plumier, le poète Barthe, et, dans des temps plus rapprochés de nous, parmi des hommes de notre époque, Alphonse Rabbe, Della Maria et Dorange, rival de Millevoye, enlevé comme lui aux lettres avant d'avoir pu révéler tout ce que la nature lui avait donné de talent. Tous ceux de nos contemporains qui devraient ici trouver leurs noms nous pardonneront de ne pas les y inscrire, retenus que nous sommes par la crainte de commettre quelque oubli presque inévitable parmi la foule de ceux qui, dans nos derniers temps, se sont fait une réputation dans les arts, les sciences, la littérature ou la carrière des armes.

Nous indiquerons à ceux de nos lecteurs qui désireraient des détails plus circonstanciés sur les faits et les documens que nous venons d'esquisser, l'*Histoire de Marseille* de M. Augustin Fabre, et surtout le savant et immense travail de MM. Toulauzan et Negrel Feraud, intitulé : *Statistique du département des Bouches-du-Rhône.*

A. Lardier.

GÉOGRAPHIE.

Gorée.

LE CHEVALIER DE BOUFFLERS. — LES SIGNARDES.

Il y a par le monde un îlot, à peine grand comme la butte Montmartre, dont le nom figure assez pauvrement parmi ceux de nos possessions d'outre-mer, mais dont nous devions dire pourtant quelques mots.

C'est Gorée, appelée autrefois *Barsaguiche* et *Bir* par les indigènes, point imperceptible sur l'Océan, et à plus forte raison sur la carte, situé au bord occidental de l'Afrique, dans le voisinage

du cap Vert. Sa latitude et sa longitude (pour ceux qui voudront en faire la découverte) sont de 14° 45' N. et 19° 40' O. La basalte, les scories et la terre argileuse dite de Gorée (1), qui composent presque exclusivement cette petite île, attestent son origine volcanique ; elle n'a de terre végétale que le peu qu'on y a importé du continent, et n'est pas susceptible de culture.

Sans sa position géographique et une rade assez bonne, on n'en eût rien fait; mais il n'en fallait pas davantage pour la faire convoiter des Européens, aux mains desquels elle passa il y a un peu plus de deux siècles.

Alors elle servit de comptoir aux trafiqueurs de nègres, de peaux, de gomme, de dents d'éléphant et de plumes d'autruche. Plusieurs puissances maritimes se la disputèrent, sans avoir de honte de se battre ainsi pour un os. Enfin elle devint nôtre, et aujourd'hui elle est un lieu de relâche fortifié, un pied-à-terre pour les navires que le commerce attire encore sur la côte depuis que l'appât le plus tentant (la traite des Noirs) lui a été retiré, et pour les bâtimens de guerre que notre gouvernement envoie stationner au Sénégal.

Quand on a vu en passant les Canaries, appelées si justement *Fortunées* par les anciens, et bu du jus de leurs vignes, qu'on pourrait appeler par excellence vignes du Seigneur, il n'y a plus rien à voir ni à boire à Gorée. La piquette de palmier qu'elle tire de la côte, et dont les indigènes se régalent, n'est bonne vraiment que pour des goujats, et les éloges qu'en ont faits certains voyageurs sont de mauvaises plaisanteries dont il faut se méfier.

Il n'y a qu'une chose à Gorée dont on puisse parler, mais par exemple une bonne chose, ou peut-être une mauvaise, car au fait ce sont les femmes que je veux dire. Or on peut, en général, leur appliquer le jugement du facétieux Esope sur la langue : c'est à la fois ce qu'il y a de meilleur et de pire au monde.

Je ne donnerai pas mon sentiment sur la beauté des femmes de Gorée; quand je les vis, les circonstances ordinaires de la navigation et de récens voyages à la côte de Guinée, où le sexe a peu de charmes, m'avaient rendu trop facile à séduire. Les traits des mulâtresses et surtout des mulâtresses libres, qui seules méritent d'être citées, offrent le mélange des types des races éthiopiennes et caucasiennes dont elles sont issues. Elles déplaisent souvent au premier abord, mais on s'acoquine à les voir. Leur costume sied bien au genre de leur figure ; il ressemble au costume créole de nos Antilles, à l'exception du madras, qu'elles échafaudent sur leur tête d'une façon toute différente, mais non moins coquette. Leurs mœurs, comme celles des femmes de couleur de la Martinique et de la Guadeloupe, sont très-libres ; seulement elles sont moins intéressées. Généreuses, accortes et franches, elles ne comprennent la vie que comme un temps de dévoûment et d'amour ; et, placées là, dans un petit coin du monde, avec quelques noirs peu capables de remplir leurs affections tendres, elles s'en dédommagent au profit de tous ceux que le vent et la mer conduisent près d'elles.

Je sais que de prudes esprits ne les trouveront pas en cela très-dignes d'éloges, mais ils se tromperont. La Providence, qui prend autant de soin de ses enfans errans et ballottés par les vagues que de ceux qui vivent à l'abri de leurs Lares, a placé en certains points du globe des créatures et des choses capables de satisfaire leurs besoins, de les rafraîchir et de les consoler. Sans cela, le métier de marin ne serait pas tenable. C'est ce que disait en d'autres termes un missionnaire célèbre, qui en avait vu bien d'autres en faisant son tour du monde : « Ce qui est péché mortel dans un lieu ne l'est pas dans un autre; il faut voir là le doigt de Dieu. » Ainsi, pour parler seulement des femmes de Gorée, c'est une mission de bienfaisance qu'elles croient exercer, et, bien loin d'en rougir, elles s'en honorent et s'en vantent.

Je vais rapporter à ce propos une petite anecdote qui me revient.

Il y a deux ans, la corvette ***, sur laquelle je me trouvais embarqué, reçut ordre d'appareiller pour les Antilles, en touchant au Sénegal et à Gorée. Un lieutenant de vaisseau de ma connaissance, loup de mer et bon enfant, comme on dit, me remet une lettre de recommandation pour une des *signardes* principales de l'île : c'est la qualification particulière des mulâtresses libres.

« Madame Pepin est une femme fort jolie, me dit-il; un peu jaune, peut-être, elles le sont toutes; un peu grasse, cela tient à la vie indolente qu'elle mène; mais je vous adresse à elle comme à la bonté personnifiée. Elle a des esclaves qu'elle occupe à tisser des pagnes et à cultiver son jardin. Ce n'est pas une fortune ; mais c'est plus qu'il n'en faut là-bas pour une femme seule, et elle s'en sert pour exercer l'hospitalité. Voyez-la donc, mon cher, et vous m'en direz plus tard des nouvelles. »

Je partis, sans en demander davantage, et en arrivant à Gorée, mon premier soin fut d'aller m'enquérir de la demeure de cette femme dont le portrait qu'on m'en avait fait ne laissait pas de m'avoir intéressé et préoccupé un peu pendant la route. Je traversai quelques petites rues bordées de huttes en paille d'un travail exquis, comme les nègres savent en construire, et de maisons en maçonnerie récrépies de chaux, demeure des gens libres. Je vis à la porte de madame Pepin quel-

(1) On s'en sert pour fourbir les cuivres et les ustensiles de nos navires.

ques pauvres esclaves qui se chauffaient le ventre au soleil; et, après avoir monté l'escalier d'une espèce de portico, je me trouvai en présence de la dame elle-même.

C'était à tomber des nues, et je me crus d'abord le jouet d'une méprise ou d'une hallucination baroque.

Au milieu de nègres et de négrillons épars sur le plancher d'un appartement orné d'anciens meubles hollandais et français, quelque chose était assis et replié en deux sur un large canapé de bois vernis et doré. Je ne vis d'abord qu'une masse confuse et conique assez semblable à ces magots chinois qu'on vend à Paris; puis, je discernai une figure, des chairs, une femme enfin, mais une femme d'un volume extraordinaire et d'un âge déjà fort avancé. Comme il arrive, lorsque nous regardons de trop près un tableau de grande proportion, que nous n'en saisissons pas bien l'effet, de même j'eus besoin de me mettre à un point de perspective convenable pour apprécier les traits de cette femme singulière et si différente de ce que je m'attendais à trouver.

Madame Pepin, car c'était bien elle, ne se dérangea pas pour me recevoir: cela ne lui était guère possible; mais elle prit avec affabilité la lettre dont j'étais porteur, et la lut. Pendant ce temps, j'observai les détails de son vêtement, qu'ensuite je reconnus être les mêmes chez les autres signardes. Un madras élevé en pointe de la hauteur d'un pied et demi à peu près couvrait sa tête; un collier d'or entourait trois fois son cou; des boucles massives et d'un goût bizarre pendaient à ses oreilles un peu alongées par leur poids; ses doigts étaient couverts de gros bijoux, et elle ne portait pas de bas; mais l'un de ses pieds était chaussé d'un petit soulier de satin blanc dont je vis le pareil au milieu de la chambre. Du reste, son corps n'était vêtu que d'une chemise de batiste richement brodée, et d'une *gaule* d'indienne passée avec beaucoup de négligence.

« Ah! ce brave D***! s'écria-t-elle en terminant sa lecture, il est admirable et fou comme devant. Il m'écrit et me parle comme il y a vingt ans, sans avoir l'air de croire que j'aie pu changer.... hélas!

— Hélas! » dis-je aussi. J'étais victime d'un désappointement cruel, et je voyais bien que mon traître d'ami s'était tu par une malice évidente sur ce qu'il m'importait le plus de savoir. « Quand une femme a passé dix-neuf ans, dit lord Byron quelque part, je ne m'inquiète plus de son âge. » Madame Pepin me semblait avoir près d'un siècle. Elle me demanda comment je la trouvais, et si, d'après les récits de D***, je ne m'attendais pas à voir en elle une femme encore *passable*, et qui pût faire *quelque chose* pour moi. (Le *quelque chose* était d'une naïveté rare.)

« En vérité, dit-elle, il vous aurait joué un vilain tour, et je l'en crois capable. »

Je balbutiai; elle s'aperçut de mon embarras, et reprit :

« On vous a trompé; je vous plains, pauvre jeune homme. L'image que vous vous faisiez de moi peut-être est bien loin de me ressembler, n'est-ce pas? J'ai eu des amans qui se couvraient de poudre pour donner à leurs cheveux la couleur que les miens ont naturellement aujourd'hui. Ce temps, où est-il? A peine s'il me reste une voix pour dire que ces charmes aujourd'hui flétris ont fait les délices du chevalier de Boufflers (1)!

— Du chevalier de Boufflers! m'écriai-je. Mais c'est..... »

J'allais dire que c'était antédiluvien, oublié, Pompadour; j'eus peur de lui faire de la peine, et je me contentai d'ajouter avec un grand sérieux :

« C'est assurément un beau souvenir, madame.

— Oh! fit-elle, pensez le contraire si vous voulez; mais vous avouerez du moins qu'il y a peu de femmes qui voudraient divulguer ainsi la date de leur faiblesse. Mon cher monsieur, nous avons ici le défaut d'être bonnes et pas celui d'être coquettes : nous gagnons beaucoup à être connues. »

On se rappelle que le chevalier de Boufflers fut envoyé gouverner le Sénégal, pour avoir dit de la princesse de Lamballe « qu'elle avait les joues bouffies, » ce qui ne serait plus un crime chez nous. D'autres prétendent qu'il demanda lui-même cet emploi, et qu'il ne l'obtint qu'à l'aide du maréchal de Castries et du prince de Beauveau, son oncle. N'importe; ce qu'il y a de sûr, c'est qu'alors madame Pepin, jeune et piquante *signarde*, avait été une Aline pour ce gentilhomme égrillard, si à la mode sous Voltaire et l'ancien régime.

Il me parut, la première impression passée, qu'elle avait dû être en effet fort belle, sauf cet embonpoint qu'elle avait acquis depuis. Son sourire était encore agréable; son regard doux et ses dents avaient conservé une blancheur, qu'en dépit de son abnégation prétendue d'elle-même, elle prenait soin d'entretenir, à l'aide de petits morceaux de ce bois odoriférant qu'on appelle dans le pays *bois-savon*. Enfin je fus accueilli comme un fils, et la bonne amitié de madame Pepin m'ayant tenu lieu de son *quelque chose*, je me proposai de faire à D*** des remercîmens qui ne devaient pas manquer de le surprendre et de le désappointer à son tour.

Eugène Plée,
Ancien aspirant de marine.

(1) Historique.

BIOGRAPHIE.

Le maréchal d'Estrées.

Estrées (Jean d'), duc et pair, maréchal de France, vice-amiral et vice-roi d'Amérique, naquit en 1624, de François-Annibal d'Estrées, servit plusieurs années, en qualité de volontaire, dans un régiment d'infanterie, parvint au grade de capitaine et bientôt à celui de colonel, passa successivement à la tête de trois régimens, et fit sa première campagne en 1647, au siége de Gravelines, où il fut blessé à la main droite, dont il resta estropié. Maréchal de camp en 1649, il servit en cette qualité à l'attaque du pont de Charenton, et se trouva au siége de la Bassie, d'Ypres, etc. En 1656, il déploya de grands talens sous les maréchaux de Turenne et de La Ferté, qui investirent conjointement Valenciennes.

L'armée ennemie, commandée par le prince de Condé, força les lignes du côté du maréchal de La Ferté; le comte d'Estrées, en soutenant fort long-temps les efforts des Espagnols, facilita aux Français le moyen de se retirer dans Condé. Enfin, accablé par le nombre, il fut fait prisonnier.

La paix ayant été conclue, en 1659, entre la France et l'Espagne, Jean d'Estrées profita de ce temps de repos pour se livrer à l'étude des mathématiques, de la tactique militaire et de la science nautique; et, pour joindre la pratique à la théorie, il parcourut successivement les ports de France, d'Angleterre et de Hollande.

La guerre s'étant rallumée, vers 1666, entre la France et l'Espagne, Jean d'Estrées, alors créé duc et pair, fit sa première campagne en Flandre, où le roi commandait en personne.

Les Anglais ayant fait une invasion dans les possessions françaises d'Amérique, le duc d'Estrées fut envoyé contre eux à la tête d'une escadre, et il les força d'évacuer tout le pays qu'ils avaient envahi.

Lors de la guerre que la France et l'Angleterre déclarèrent, en 1672, aux Hollandais, le duc d'Estrées fut fait vice-amiral, et eut le commandement d'une flotte considérable envoyée contre ceux-ci.

Dans le combat du 7 juin de la même année, et dont il est fait mention dans la Vie de Duquesne, Jean d'Estrées, qui commandait une des trois escadres qui formaient la division des deux flottes combinées des deux nations, fit des prodiges de valeur à la bataille de Soulsbaie.

Il y eut à pareil jour, l'année suivante, un autre combat contre les Hollandais, commandés par Ruyter et Tromp, dans lequel le duc d'Estrées commandait l'avant-garde, et où il se signala d'une manière distinguée. La nuit seule fit cesser le combat. Attentif à tous les mouvemens du fameux Ruyter, il avait voulu s'instruire par son exemple. En rendant compte au ministre de la marine de la bataille de Schoovelt, il lui dit : « Ruyter est un grand maître dans l'art de la marine; » il m'a donné de belles leçons dans cette bataille. Je paierais volontiers de ma vie la gloire » qu'il s'y est acquise. »

La même année 1673 vit deux autres combats dans lesquels le duc d'Estrées fit éclater autant de valeur que de talens. Dans celui du 21 août, il attaqua le premier, et voulut séparer plusieurs vaisseaux ennemis. Il en vint à bout, et il était sur le point de brûler le vaisseau du lieutenant-amiral Benkert, lorsque toute la flotte ennemie fondit sur lui. Le feu terrible qu'elle lui fit essuyer le força de lâcher prise; mais ayant été secouru par plusieurs vaisseaux français et anglais, il retourna à la charge. Alors, il y eut un combat terrible et très-meurtrier, qui dura jusqu'à la nuit, et qui sépara enfin les combattans.

En 1676, les Hollandais s'étant emparés de Cayenne, le duc d'Estrées, à la tête d'une escadre de six vaisseaux de guerre et de trois frégates, se présenta devant cette île, le 17 décembre, attaqua le fort dès le lendemain, y donna l'assaut du 19 au 20, et l'emporta. Après y avoir laissé garnison, il se rendit à la Martinique pour y faire réparer ses vaisseaux et rafraîchir ses équipages. Il en partit, le 15 février 1677, pour aller attaquer le vice-amiral hollandais Benkert, qui de Cayenne s'était retiré à l'île de Tabago. Prévoyant qu'il faudrait beaucoup de temps pour se rendre maître de la place, il conçut le hardi projet d'entrer dans le port avec son escadre, et de faire en même temps attaquer le fort, comptant s'en emparer pendant que les ennemis seraient occupés à défendre leurs vaisseaux; ce qu'il exécuta avec intrépidité. Après un feu terrible de part et d'autre, les Français mirent le feu à un vaisseau hollandais, qui le communiqua à deux autres; enfin il prit à deux flûtes, sur lesquelles les Hollandais avaient mis les femmes, les enfans et les nègres qui étaient dans le fort. Ces deux flûtes furent réduites en cendres avec tout ce qui était dessus.

Le duc d'Estrées s'étant rendu maître du contre-amiral hollandais, le feu prit à ce vaisseau, et, se communiquant au sien même, il l'embrasa. C'en était fait de ce brave marin, si un garde de la marine n'eût eu le courage d'aller à la nage enlever sous l'éperon d'un vaisseau hollandais un canot pour le recevoir. Mais à peine y fut-il entré, que son canot fut criblé et coulé à fond. Comme il était près de terre, les matelots se jetèrent à la mer, et le portèrent sur le rivage. Mais voici un nouveau danger : des Hollandais étaient à quelque distance, et pouvaient le mettre en pièces avec le petit nombre de ceux qui l'accompagnaient. Sa présence d'esprit et son intré-

pidité le sauvèrent. Quoique ses habits soient trempés et qu'il n'ait point d'armes, il marche à eux, les aborde d'un air menaçant, et leur ordonne de se rendre. Ceux-ci, effrayés d'un bruit terrible qu'ils entendent de toutes parts, et n'ayant pas eu le temps de revenir à eux, mettent bas les armes et demandent quartier. L'officier qui avait été chargé d'attaquer le fort pendant ce combat en avait fait manquer le succès par trop de précipitation. Ainsi d'Estrées fut obligé de retirer ses troupes du port et de se rembarquer, après avoir perdu quatre vaisseaux de guerre, beaucoup de soldats et de matelots, et plusieurs officiers de marque. Tous les vaisseaux hollandais furent brûlés ou coulés à fond.

Le duc d'Estrées, après avoir radoubé ses vaisseaux à la Grenade, retourna en France au mois de juin 1677.

Il partit de Brest, le 1er octobre de la même année, avec une nouvelle escadre de huit vaisseaux de guerre et de huit frégates, pour aller tenter une seconde fois la conquête de Tabago, s'empara en passant des forts de la petite île de Gorée, près du cap Vert, y établit garnison française, leva l'ancre, arriva le 7 décembre devant Tabago, attaqua la place, dont il se rendit bientôt maître. Comme il avait eu la précaution de faire bloquer le port, il s'empara des vaisseaux hollandais, et en recouvra un français.

Cette expédition, qui remit Tabago sous la domination de la France, heureusement terminée, le duc d'Estrées alla passer l'hiver à la Martinique, et en partit le 7 mai 1678, pour aller attaquer les Hollandais dans leurs autres possessions de l'Amérique, et se dirigea d'abord vers Curaçao. Mais son escadre fut emportée par des courans si rapides et si violens, qu'elle alla échouer sur les bancs de petites îles, appelées îles des Oiseaux.

De retour en France, le duc d'Estrées reçut la récompense de ses services : le roi l'éleva à la dignité de maréchal de France, le fit chevalier de ses ordres, et le nomma vice-roi d'Amérique. Cette royauté pouvait équivaloir à un évêché *in partibus*.

La paix conclue entre la France, la Hollande et l'Espagne, en 1678, rendit inutiles les talens du maréchal d'Estrées, qui rentra dans le sein de sa famille pour y jouir du repos qu'il avait acheté par de si glorieuses campagnes.

Nous avons omis de dire qu'après le bombardement de Gênes par Duquesne et Tourville, le maréchal d'Estrées, alors vice-amiral, fut chargé d'une expédition contre les Tripolitains, qui, malgré la paix, couraient sur les vaisseaux marchands de France, et en avaient pris quelques-uns. Il avait sous lui le chevalier de Tourville. Ils ne tardèrent pas à mettre ces corsaires à la raison, à les forcer de payer 250,000 fr. de dédommagement, et de rendre tous les esclaves français qu'ils avaient pris.

Après cette expédition, le maréchal d'Estrées et le chevalier de Tourville firent voile pour Tunis, obligèrent le dey et les corsaires à rendre tous les esclaves qu'ils avaient pris sur les Français, et à payer les frais de l'armement.

En 1688, le maréchal d'Estrées reçut l'ordre d'aller bombarder et de réduire en cendres la ville des incorrigibles Algériens. En conséquence, il partit de Toulon dans les premiers jours du mois de juin, commença le 1er juillet à lancer des bombes sans discontinuer jusqu'au 16 du même mois. Il en tomba près de deux mille sur ce repaire d'audacieux pirates, et il n'y resta pas une seule maison entière. Cinq vaisseaux algériens furent coulés à fond, et un brûlé dans le port même. Le temps où la mer devient orageuse sur ces côtes étant arrivé, le maréchal d'Estrées ramena son escadre à Toulon.

Nommé de ce moment commandant pour le roi au duché de Bretagne, ce maréchal ne commanda plus sur mer, mais il continua d'être utile à son pays et à son souverain, en gardant toujours avec la plus grande vigilance les ports et les côtes de Bretagne, de manière que ni les Anglais ni les Hollandais, alors ligués contre Louis XIV, ne purent jamais exécuter les descentes qu'ils avaient projetées dans cette province.

Le maréchal d'Estrées mourut le 19 mai 1707, âgé de 83 ans, laissant plusieurs enfans, parmi lesquels Victor-Marie d'Estrées, qui soutint la gloire de son nom, comme nous allons le rapporter dans le précis de sa vie, qui appartient bien réellement aussi à la forme de cet ouvrage.

D'ESTRÉES

(VICTOR-MARIE).

Estrées (Victor-Marie), fils de Jean d'Estrées, des talens duquel il hérita, duc et pair, maréchal de France, vice-amiral, et vice-roi de l'Amérique, naquit à Paris, le 30 novembre 1660.

Après avoir terminé ses études, à l'âge de dix-sept ans, il entra dans le régiment de Picardie, en qualité de simple volontaire. Au siége de Valenciennes, il fut nommé par le roi enseigne de ce régiment, à la place de celui qui avait été tué dans la tranchée à côté de lui. Il assista en cette qualité au siége de Cambrai, et ensuite à celui de Saint-Omer. Les preuves de valeur et de capacité qu'il donna dans ces trois siéges lui méritèrent d'être nommé, à la fin de la campagne, capitaine dans le régiment du roi-infanterie.

Le jeune d'Estrées, d'après la décision du roi, quitta le service de terre pour celui de la mer, et eut le commandement d'un des vaisseaux que le maréchal, son père, conduisait en Amérique, expédition dont nous avons fait mention dans la vie de celui-ci.

Lors de l'expédition de Duquesne contre les Algériens, cet amiral chargea plusieurs capitaines de son escadre d'aller croiser sur les côtes de Barbarie, et d'attaquer les corsaires qu'ils y rencontreraient. Le comte d'Estrées, qui était du nombre, rencontra un vaisseau algérien qui était plus fort que le sien : il essuya sa bordée, lui lâcha la sienne si à propos qu'il le désempara de tous ses agrès, le força de s'échouer, et d'abandonner trois prises qu'il avait faites.

Lorsque Duquesne quitta Alger, il laissa dans la Méditerranée le comte d'Estrées, qui acheva de la nettoyer des corsaires.

Quelque temps après, étant allé avec trois vaisseaux au-devant de vaisseaux marchands qui venaient du Levant, et qui pouvaient être pris par les Espagnols, auxquels on venait de déclarer la guerre, il les joignit, passa avec eux au travers de la flotte espagnole, et les conduisit au lieu de leur destination.

Un instant sans activité dans la marine, le comte d'Estrées alla au siége de Luxembourg, que faisait le maréchal de Créqui. Arrivé devant la place, il se mit à la tête des grenadiers, emporta, l'épée à la main, la contre-garde, et continua pendant tout le siége de se signaler à leur tête.

Le roi, désirant le fixer dans la marine, lui accorda la survivance de la place de vice-amiral que possédait son père.

Il commandait un vaisseau à l'attaque dirigée par Tourville contre le vice-amiral espagnol Papachin, qui refusait le salut. Quoique son vaisseau ne fût que de 38, il attaqua un des vaisseaux espagnols qui était de 64, lui lâcha sa bordée, monta à l'abordage et s'en rendit maître.

Passant successivement du service de mer au service de terre, d'Estrées accompagna le Dauphin, en qualité de volontaire, au siége de Philisbourg, où il reçut deux coups de mousquet, l'un à l'épaule et l'autre à la cuisse.

Rentré dans l'armée navale, il commanda, en 1690, une des trois escadres de la flotte confiée au comte de Tourville, pour appuyer les Irlandais qui s'étaient déclarés contre le prince d'Orange, en faveur du roi Jacques II. Au combat du 10 juillet, l'escadre du comte d'Estrées faisait l'arrière-garde. Il soutint avec dix vaisseaux tout l'effort de l'escadre ennemie qui lui était opposée, et qui était au moins double en force de la sienne; il la détruisit presque entièrement.

Chargé de l'expédition hardie que dirigea le comte de Tourville dans la baie de Tingmouth, ce fut d'Estrées qui sauta le premier à terre, lors de la descente, et tout le monde le suivit.

Lorsque la flotte fut rentrée à Brest, il alla en Allemagne joindre l'armée commandée par le Dauphin, et il y donna des preuves éclatantes de ses talens pour la guerre sur terre.

Tandis que Catinat assiégeait Nice par terre, d'Estrées alla bloquer le port de cette ville. Il seconda si bien ce général dans cette circonstance, que la citadelle, extrêmement forte, fut obligée de capituler (1).

Après la prise de Nice, d'Estrées bombarda Oneille, obligea les habitans des environs de lui payer les mêmes sommes qu'ils payaient au duc de Savoie ; alla assiéger Barcelone, lança des bombes sur la ville, détruisit l'arsenal, le palais du vice-roi, la principale église, et environ cent maisons; se dirigea ensuite vers Alicante, qu'il bombarda et détruisit presque entièrement, rentra à Toulon, après avoir causé une perte considérable aux Espagnols.

Dans la vie de Tourville, on a vu ce qui empêcha le comte d'Estrées, commandant de la flotte de la Méditerranée, d'aller joindre celle de la Manche. Il n'arriva à Brest qu'après le désastreux combat de la Hogue; alors, ayant reçu ordre de retourner dans la Méditerranée pour contenir les ennemis, il fit quelques prises sur les Espagnols, s'empara de la ville de Roses, et alla ensuite joindre la flotte de Tourville, qui l'attendait au cap Saint-Vincent, et l'aida à prendre une partie de la flotte de Smyrne, composée de vaisseaux marchands, et escortée par vingt-sept vaisseaux de guerre.

En 1677, le duc de Vendôme investit Barcelone, capitale de la Catalogne. Pendant qu'il travaillait à la tranchée, le comte d'Estrées faisait lancer des bombes avec ses galiotes sur la ville. Le gouverneur, après cinquante-deux jours de tranchée ouverte, fut forcé de capituler.

L'événement de la succession d'Espagne ralluma la guerre en Europe; Louis XIV fit armer une flotte, dont il confia le commandement au comte d'Estrées. Celui-ci commença par se rendre à Naples, où il déjoua une conspiration d'autant plus dangereuse, que les chefs étaient des seigneurs de la plus haute considération, et qui ne tendait à rien moins qu'à assassiner le vice-roi espagnol, et à remettre le royaume entre les mains de l'Empereur.

Les Napolitains ayant conçu le désir de voir le nouveau roi d'Espagne, Philippe V, le comte d'Estrées, d'après les ordres du roi, fit équiper la flotte qui était à Toulon, alla prendre Philippe V et le conduisit à Naples. Il s'acquitta si bien de sa commission, qu'il fut nommé grand d'Espagne de la première classe.

(1) Le triomphe de Catinat et de d'Estrées, dans la prise de cette place importante, fut d'autant plus éclatant, que plusieurs officiers d'une grande réputation avaient échoué devant la citadelle de Nice. Le fameux Barberousse, à la tête des Turcs, et le duc d'Enghien, à la tête des Français, l'avaient attaquée chacun d'un côté, vers 1545, et avaient été obligés de lever le siége. On fit cette plaisanterie lorsqu'on en apprit la conquête : *Barbe-rousse a manqué Nice, et Barbe-grise en a triomphé*. Catinat commençait alors à être d'un âge avancé.

Louis XIV daigna lui témoigner sa satisfaction en le faisant chevalier de ses ordres, et en l'élevant à la dignité de maréchal de France : il fut appelé maréchal de Cœuvres tant que son père vécut (1).

Au commencement de l'année 1704, il fut nommé pour commander sous le comte de Toulouse, grand-amiral de France, et diriger les opérations. Ils sortirent du port, le 16 mai, avec vingt-trois vaisseaux de guerre, osèrent passer le détroit de Gibraltar pour aller joindre l'escadre de Toulon, quoiqu'ils sussent que les Anglais et les Hollandais, qui venaient de prendre Gibraltar, étaient dans la Méditerranée au nombre de plus de cinquante vaisseaux de guerre. Ils arrivèrent heureusement à Toulon, où ils trouvèrent dix-neuf vaisseaux de guerre et plusieurs galères.

Ils remirent promptement à la voile, et le 24 août il y eut un combat dans lequel les Français eurent toujours l'avantage, quoique les ennemis eussent le vent sur eux, et fussent supérieurs en nombre. Un de leurs vaisseaux de soixante-quatre pièces de canon fut coulé à fond, et tout l'équipage périt, à l'exception du vice-amiral et de neuf hommes.

Cette bataille, qu'on a appelée *bataille de Malaga*, empêcha les ennemis d'exécuter les projets qu'ils avaient formés contre la Catalogne et Cadix.

Le roi d'Espagne, pour témoigner au maréchal de Cœuvres sa satisfaction de la victoire qu'il venait de remporter sur les Anglais et les Hollandais, lui envoya l'ordre de la Toison-d'Or, avec son portrait enrichi de diamans, et le nomma en même temps général des mers d'Espagne, avec des appointemens considérables.

Lorsque le maréchal de Cœuvres rendit compte à Louis XIV, il lui demanda s'il ne trouverait pas mauvais qu'il acceptât ce titre. Le roi lui ayant répondu qu'il lui permettait de l'accepter, le maréchal le pria de ne pas exiger qu'il acceptât les appointemens attachés à la place. Sur ce que Louis XIV lui dit que c'était pousser trop loin la délicatesse, il lui fit cette réponse noble et généreuse :

« Sire, j'ai accepté un rang et des dignités qui » influent sur le service et le bien des deux cou» ronnes; mais il me paraît d'une trop dange» reuse conséquence qu'un sujet comblé des » grâces de son roi, lié à lui par les lois de l'hon» neur et par la foi des sermens, reçoive de l'ar» gent d'aucun autre prince, fût-il, comme le roi » d'Espagne, le petit-fils de mon maître. »

Il est à présumer que peu de nos maréchaux se piqueraient d'une pareille délicatesse.

De cet instant Louis XIV ne mit presque plus d'armée navale en mer; il se contenta de faire armer quelques escadres dont il donna le commandement à Forbin, à Duguay-Trouin, au fils du célèbre Jean-Bart, qui ruinèrent le commerce des Anglais et des Hollandais, actions dont on peut voir les détails dans les vies de ces illustres marins.

Le maréchal d'Estrées, père du maréchal de Cœuvres, étant mort, le roi donna toutes ses places à son fils, le nomma gouverneur de Nantes et du pays Nantais, lieutenant-général de la Bretagne, et vice-roi d'Amérique.

Après la mort de Louis XIV, le régent le nomma président du conseil de la marine, ministre d'Etat, et lui fit donner, par Louis XV, la propriété de l'île de Sainte-Lucie. Il se conduisit en Bretagne avec tant de sagesse et de douceur, qu'il calma les esprits des habitans disposés à la révolte.

Le czar Pierre, parcourant l'Europe pour s'instruire, fut très-empressé, lorsqu'il arriva à Paris, de voir le maréchal d'Estrées, eut avec lui plusieurs entretiens, voulut même passer, loin des courtisans et des curieux, une journée entière avec lui, dans sa maison d'Issy, et dit que, dans un jour d'entretien, il en avait plus appris que dans ses voyages, ses lectures et ses réflexions. Lorsqu'il quitta la France, il voulut revoir le maréchal, l'embrassa, et lui donna son portrait enrichi de diamans. Arrivé à Saint-Pétersbourg, il lui envoya les meilleurs livres russes qu'il avait fait imprimer dans ses Etats, avec les plans détaillés de plusieurs de ses projets.

Le maréchal d'Estrées mourut sans enfans, le 28 décembre 1737, âgé de 77 ans.

Un de nos écrivains, en parlant du maréchal d'Estrées, s'est ainsi exprimé :

« Grand homme de mer, avec des dispositions pour être également un héros sur la terre, s'il eût continué à y servir, le maréchal d'Estrées cultiva aussi les sciences et les lettres. Il profitait du loisir forcé de la mer pour lire les meilleurs auteurs, et apprit par principes l'anglais, l'italien, l'espagnol et l'allemand, que le commerce de ces nations lui rendit aussi familiers que sa langue naturelle. L'Académie française l'admit au nombre de ses membres, après la mort du cardinal d'Estrées, son oncle. Très-amateur des monumens, et possesseur d'une très-belle collection de ce genre, il fut réclamé par l'Académie des belles-lettres, comme un savant qui lui appartenait. L'Académie des sciences voulut aussi l'avoir parmi ses membres, à cause des différens plans et mémoires qu'il avait donnés. »

Deux sortes d'hommes sont faits pour la renommée : les princes qui y sont assujettis, et qui ne peuvent y échapper; et ceux qui par leurs talens ou leur bravoure se sont rendus illustres.

A ces titres, peu d'hommes ont eu plus de droits à la célébrité que Victor-Marie d'Estrées;

(1) Cette dignité n'avait été obtenue jusqu'ici par aucun officier du vivant de son père, que dans la maison de Montmorency.

et il suffit, pour en être convaincu, de parcourir la série abrégée des faits mémorables dont sa carrière a été remplie.

Digne émule de son père, le maréchal d'Estrées s'est également rendu recommandable par les services importans qu'il a rendus à sa patrie sur mer et sur terre.

Mais ce qu'on ne saurait trop admirer en lui, ce sont cet amour de l'étude et cette passion de s'instruire qui l'ont suivi jusqu'au milieu des flottes et des camps. Il ne pensait pas, comme un grand nombre d'individus de sa caste, que la noblesse pouvait suppléer à tout, et qu'elle dispensait de s'occuper à cultiver les arts et les sciences.

VOYAGES.

Sainte-Hélène.

Depuis une heure je furetais dans ma bibliothèque et dans mes souvenirs, pour trouver les élémens de quelques colonnes sur le dernier asile de l'empereur Napoléon, — sur Sainte-Hélène, cette île maudite, sur laquelle, comme des oiseaux marins fatigués, s'abattent parfois, en traversant l'Océan, quelques courageux voyageurs, — lorsque je me souvins qu'en 1828, au retour d'une campagne dans l'Inde que j'avais faite en débutant dans la marine, je m'étais occupé de prendre quelques notes et croquis pendant la courte relâche que nous fîmes à cette terre, gigantesque sépulcre d'un géant qui ne dormait à l'aise que les coudes chez les puissances voisines. Incertain sur la forme à donner à ce que j'allais écrire, après tant de choses écrites sous tant de formes épuisées, je m'estimai heureux de sortir de cette alternative, en empruntant à mon journal de bord les pages que j'écrivais à quinze ou seize ans sur les lieux mêmes dont je voulais reparler aujourd'hui. Hors tout ce qui aura un caractère étranger au titre de cet article, je ne retrancherai que peu de choses à ces feuillets; je repasserai à l'encre ce que j'écrivais alors au crayon : ce sera tout.

A bord de *la Pallas*, le 11 mai 1828.

Nous nous estimons aujourd'hui à vingt lieues dans le sud-est de Sainte-Hélène, que le capitaine a dessein d'aborder pour essayer d'y réparer quelques-unes de nos avaries, et consolider notre gouvernail de fortune. (*La Pallas* avait perdu son gouvernail dans un coup de vent au cap de Bonne-Espérance.) Depuis la perte de ce gouvernail, le temps ayant presque toujours été maniable, nous avons éprouvé peu d'augmentation dans notre voie-d'eau. Les sacs de sucre jetés à la mer ont délesté le navire d'une manière sensible.

La latitude observée à midi a été de........ Bonne brise, la mer belle, *la Pallas* file six nœuds sous ses voiles majeures....

12 mai.

Mêmes temps et voilures. Les vigies sont attentives à chercher la terre, dont le capitaine s'estime à très-petite distance.

13 mai.

Terre! L'horizon, chargé de brume, s'est éclairci dans la matinée, et Sainte-Hélène s'est enfin montrée à nos regards impatiens. Nous faisons nos préparatifs de mouillage.

. . . .

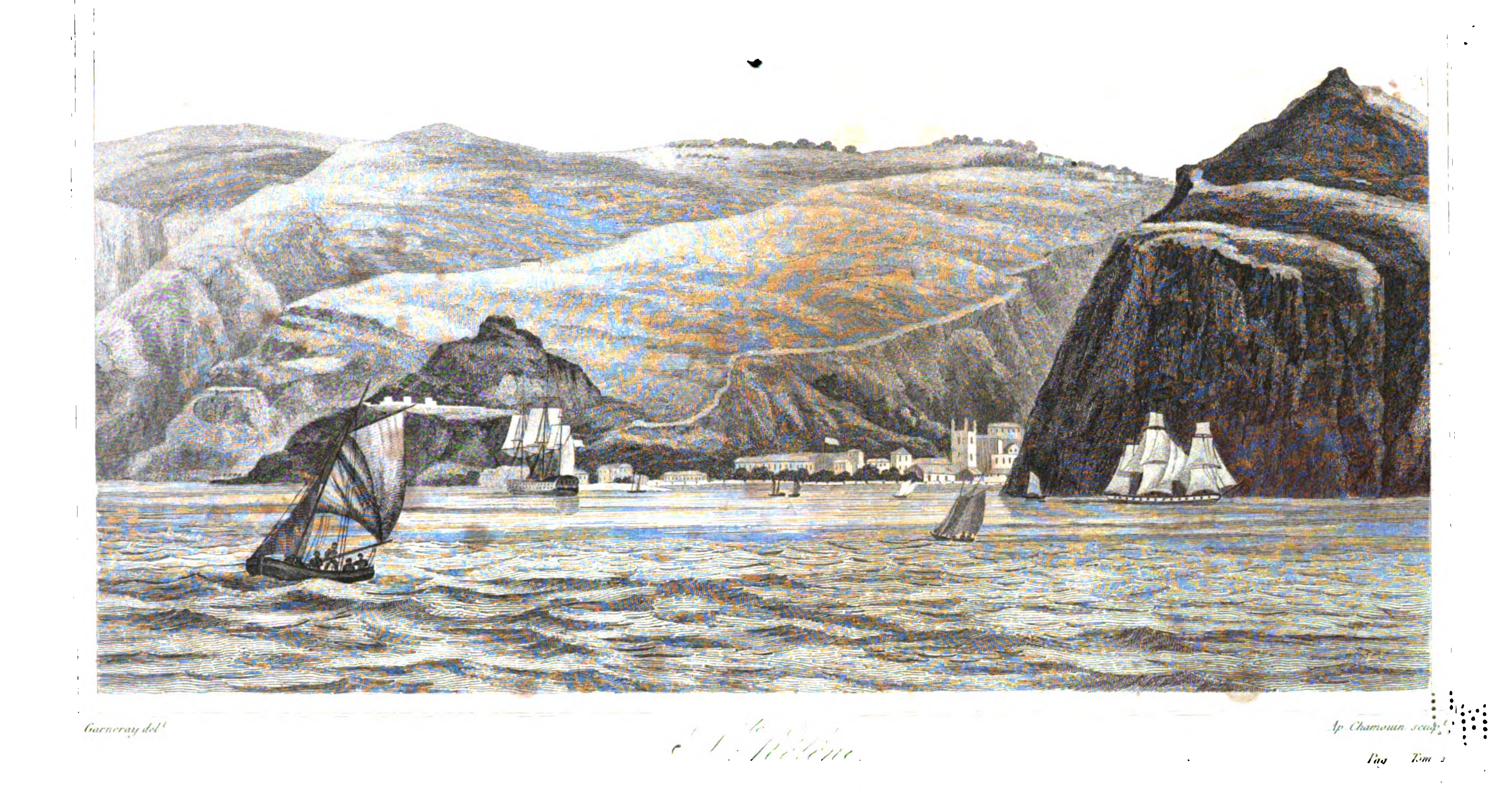
Nous approchons, quelle âpre nudité! quel roc repoussant que cette terre, monument granitique de honte éternelle pour l'Angleterre!

.... Je viens de monter en vigie pour mieux juger de l'aspect éloigné de ce rocher : tout est gris ou fauve, on ne voit encore aucune trace de végétation; un mystérieux dôme de nuages se panache sur le sommet de ces montagnes, et laisse à la pensée de vagues incertitudes....

.... Nous approchons toujours; la verdure ne paraît pas. J'aurais pourtant bien désiré voir des feuilles après notre traversée déjà si longue. De combien de morts a dû mourir là ce pauvre empereur que mon père, qui l'a si bien servi, aimait tant! Il a parlé à mon père à Boulogne, il a monté sur le bâtiment que commandait mon père, et l'a complimenté sur sa manœuvre..... Si je puis aller à terre, je courrai au tombeau cueillir quelques brins d'herbe pour les lui remettre. — Je doute qu'il y ait de l'herbe sur cet affreux rocher.

.... On voit la ville, dans une petite vallée encaissée tribord et babord par de hautes montagnes. Les maisons paraissent blanches. L'île est toujours d'une désolante aridité. Qui peut demeurer là-dessus? Je ne désire plus y rester long-temps. On dit que tous les autres côtés sont inabordables, et que, partout où une embarcation peut accoster, les Anglais ont bâti un fort. Cette île n'est en effet qu'une citadelle; elle est partout hérissée de canons.... Cela me fait penser au *Fort-l'Empereur* qui borde une des passes de la digue de Cherbourg. On aperçoit enfin des arbres dans la ville. Il paraît y avoir quelques monumens : on voit une haute tour. Toutes les montagnes qui dominent cette petite ville sont hérissées de batteries. Cette ville s'appelle *James-Town*.

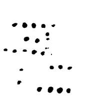
.... Il est venu un canot de terre nous apporter la permission de mouiller dans la rade, où sont déjà plusieurs navires. Quand Napoléon vivait, on ne pouvait approcher à portée de canon sans que la batterie la plus voisine ne vous repoussât au large. Pourquoi ces Anglais ont-ils



Garneray del.t — Ap. Chamouin sculp.t

S.te Hélène.

Pag. Tom. 2



: droit de garder les restes de Napoléon? Pourant, si le capitaine voulait, nous serions bien ssez forts pour les leur prendre.... Il ne doit lus y avoir beaucoup de monde là-dessus!....

.... L'officier anglais qui est à bord est le apitaine du port; il vient demander d'où nous enons, où nous allons, et ce que nous venons aire. Toutes ces formalités pour un bâtiment rançais qui touche au tombeau de son grand mpereur sont bien humiliantes....

.... Il aborde à chaque moment des canots enant de terre; ce sont des marchands de proisions. On va mouiller très-près de la ville.

.... Nous sommes mouillés depuis deux eures. — C'est moi qui ai hissé notre pavillon la corne. Je ne pensais pas que ce n'était plus elui de l'empereur....

On amène les embarcations; on va aller à erre!

14 mai.

J'ai été à terre! J'ai été au tombeau! J'ai tout u, j'ai du saule pour mon père!

Quel bonheur de savoir parler anglais! Le apitaine m'a emmené pour servir d'interprète ux passagers. Je veux écrire tout ce que j'ai u, car je suis bien certain que j'aimerai à relire ela un jour.

A dix heures, nous avons formé notre petite aravane; nous étions huit en tout. Une sorte de alèche à quatre roues fut consacrée au transport; ous allions d'abord à *Long-Wood*. Nous avons raversé la ville, qui est propre, bien bâtie, et omplètement percée et distribuée suivant les ègles du confort anglais. La route qui nous onduisit hors de la ville, en gagnant la montagne laquelle elle s'adosse, est horrible et fort danereuse; en tout six pieds de large avec une aute muraille de rochers suspendus à la gauche, t à droite le précipice sur lequel on s'élève en vançant. Partout, c'est le roc et les parois rises des rochers, dans les fissures desquels endent seulement parfois de pauvres tiges de enêt épineux. Il y a dans la vallée quelques naisons, où, je crois, on ne doit guère vivre tranuille; car ces masses de rochers suspendues ux flancs de la montagne menacent d'un ébouement qui détruirait une ville. On allait vite. C'est une route dangereuse; il y avait des pasagers qui avaient peur.

Le guide nous a montré, en quittant ce chenin suspendu au bout de la colline, une maisonette que, pendant les premiers temps de son éjour à Sainte-Hélène, Napoléon habita avec es compagnons d'exil; elle est encaissée entre de hauts monticules arides. Il y attendit que l'habitation qu'on lui préparait plus loin fût prête; c'était déjà un horrible séjour.

C'est dans la partie orientale de l'île qu'est itué Long-Wood.

(Ici je me vois forcé d'abandonner les extraits de mon journal écrit avec un crayon effacé...; j'emprunterai donc à une autre source la description de *Long-Wood*, pour reprendre, au moment de notre visite au tombeau de l'empereur, mes notes qui sont écrites à l'encre, et auxquelles je ne change rien, quelle que soit la tentation que parfois j'en éprouve.)

« La voiture continue sa route pendant deux milles sur le bord d'un ravin profond, où à peine on aperçoit quelques traces de végétation. Nous arrivons à une petite ferme que nous traversons, et nous voilà dans l'allée qui conduit à Long-Wood. Trois minutes après, nous sommes devant l'humble perron que descendait chaque jour celui qui avait monté les degrés du trône de nos rois.

» On a dû voir, dans Las-Cases, la description de la maison de Long-Wood. Cette description est exacte pour l'époque où elle a été faite; mais c'est de la maison de Bonaparte, telle qu'elle est aujourd'hui, que je veux parler; ce sont les lambeaux de sa prison à Sainte-Hélène que je veux décrire.

» Ce local, qui forme un T régulier, ainsi qu'on le voit tracé dans quelques plans figuratifs, est presque abandonné; il tombe en ruines de toutes parts, et la dernière maison du dernier César ne sera bientôt qu'un monceau de débris. Malheur, mille fois malheur à la nation qui ne respecte pas l'asile du génie! Craint-elle de perpétuer sa honte aux yeux des voyageurs, quand l'histoire l'a déjà gravée pour la postérité la plus reculée? Craint-elle le mépris de l'humble visiteur qui, dans un silence respectueux, parcourant la demeure du héros, voit un moulin à blé dans l'appartement où il a rendu le dernier soupir? Craint-elle l'opprobre que suggère au même voyageur l'aspect d'une vaste écurie dans le local où Napoléon dictait ses mémoires, où il se rappelait ses immortelles campagnes et les trophées de ses victoires? Non, sans doute; mais l'Angleterre a levé le masque, elle a tout bravé, elle a sacrifié, à sa tranquillité présente, la succession des temps, qui la montrera flétrie et coupable du meurtre d'un grand homme! Elle aurait dû songer qu'une histoire glorieuse est le plus bel héritage qu'une nation puisse laisser à ses enfans.

» L'entrée de la maison est à claire-voie sur le devant. La première pièce est la salle de billard; mais le billard de Napoléon n'y est plus, le gouverneur s'en est emparé, et a substitué le sien au premier.

» Le gouverneur a aussi disposé des autres petits meubles de l'Empereur. On n'a pu voler la maison, on la laisse dépérir; mais les meubles ont été enlevés, non comme des reliques ou de grands souvenirs, mais comme utiles et à bon marché. Il y a une cheminée dans la salle de billard; elle est couverte des noms des visiteurs

de Long-Wood. Cette pièce est la mieux conservée.

» La seconde, qui est celle où l'Empereur mourut, est dans le plus affreux délabrement; un moulin à blé y a été mis, et des ouvriers chinois y travaillent.

» Le troisième appartement, qui était la salle à manger, était horriblement malpropre : on y marchait dans la poussière de paille de blé et sur la chaux des murs qui s'éboulent de temps en temps. On a condamné la porte de cet appartement, qui donnait dans l'appartement latéral où Napoléon avait son bureau, son cabinet de bain et deux autres petites chambres. C'est dans ce local, qui s'ouvre sur la rue, qu'on a mis les chevaux du moulin; c'est cette pièce qui fait aujourd'hui les écuries de Long-Wood. La vue d'une pareille infamie me fit mal, je ne pus concentrer l'horreur qu'elle m'inspira.

» La pièce opposée est occupée par le meunier et sa famille. Cet établissement est, en général, dans un état complet de ruines. Si, dans les transactions des Etats ou par suite de conquêtes, l'île de Sainte-Hélène appartenait un jour à la France, des mains plus généreuses n'élèveraient-elles pas sur l'emplacement de la prison du héros un monument à sa gloire et à ses infortunes?

» Nous fûmes voir la maison qui était destinée au grand homme, et qu'il n'a pas voulu habiter avant son entière confection. Il ne devait jamais l'occuper! La mort couvait déjà dans son sein. Ce local, vaste, embelli de jardins, est aujourd'hui occupé par le gouverneur, qui y fait plutôt sa résidence qu'à James-Town. Vis-à-vis, sur la droite, à quarante pas de distance au plus, est la maison de Bertrand. Elle appartient à un Anglais, qui l'entretient avec soin. Qu'il en reçoive ici nos remercîmens; les nations ne font pas les hommes; l'amour du beau, du merveilleux, ne s'éteint jamais dans les grandes âmes.

» Nous allons quitter Long-Wood. Je m'éloigne à regret de cette triste habitation, où le plus grand capitaine du monde mourut dans les chagrins de l'exil, loin de sa gloire et d'un fils qui, appelé aux plus hautes destinées, vient aussi de finir ses jours loin de sa patrie.

» Mais la voiture est déjà loin; adieu Long-Wood! »

(Ici les feuillets du journal écrits à l'encre peuvent être détachés.)

Après deux heures de chemin, nous sommes enfin arrivés au sommet de la colline qui domine le tombeau. Nous aperçûmes alors le *val de Cinn*.

Nous y sommes descendus rapidement.—Le fond de cette vallée est gai, riant; Napoléon l'aimait. J'ai été heureux de voir tant de gazon, tant de fleurs, avec une échappée de vue sur la rade, d'où l'Empereur dut bien souvent voir la mer bleue....

J'ai été bien vivement choqué de trouver un habit rouge, un uniforme anglais près du tombeau.

Que c'était simple! Quoi! Napoléon, là, sous ce saule penché comme un drapeau qui salue; quoi! Napoléon sous cette pierre unie, dans cette double enceinte de bois et de fer! avec un Anglais qui le garde! Et les Français pétitionnent le droit de venir s'agenouiller sur la terre de leur grand capitaine! Est-ce que nous ne tiendrons pas un jour un roi anglais sur notre continent (1)?

Le tombeau de l'Empereur est formé de trois pierres placées presqu'au niveau du sol; elles sont entourées d'un petit grillage en fer, qui les resserre à un ou deux pieds de distance. Cette précieuse enceinte est toute de gazon, et d'une autre plante rampante dont je ne connais pas l'espèce. Quatre saules pleureurs, d'une force médiocre, s'enlacent autour de la pierre; çà et là quelques petits géranium d'un rouge vif. Un second grillage forme une double enceinte à trente-cinq ou quarante pas du premier centre occupé par le tombeau et les saules; quelques pins sans vigueur cherchent à grandir contre ce grillage.

Un vieillard qui a traversé l'époque où Napoléon vivait à Sainte-Hélène, est commis à la garde de cette partie de l'île. Je ne sais pas quelle est sa responsabilité par rapport au tombeau; mais il nous empêchait de dépouiller l'écorce des arbres ou les feuilles que le vent faisait balancer jusqu'à notre portée. J'ai pourtant réussi à recueillir quelques petites branches que je n'ai point montrées.—J'essaierai de mettre une bouture dans l'eau; le saule est très-facile à reproduire, peut-être prendra-t-elle.

J'ai bu à la petite source que le gardien nous a dit avoir souvent désaltéré Napoléon; mais j'ai profité d'un moment où l'on ne me regardait pas, car j'aurais craint qu'on ne se moquât de moi....

Je ne sais trop si c'est le gouvernement anglais qui a donné ordre qu'on déposât dans une guérite, qui est près de la deuxième grille, un registre sur lequel les étrangers sont invités à écrire leurs pensées et leur nom; mais à coup sûr, si ces pages sont envoyées au cabinet de Saint-James, le gouvernement anglais voit des choses bien flétrissantes pour son pavillon. Nos passagers y ont inscrit des vers; moi j'y ai tracé le nom de mon père, son titre d'officier de la marine impériale, et la date d'une de ses campagnes accomplies sous les yeux de l'Empereur, alors à Boulogne-sur-Mer, ma patrie.

—A la suite de ces notes se trouvent des espèces

(1) Ici je suis contraint, dans ma résolution d'imprimer purement et simplement mon journal de 1828, de rappeler cette considération aux lecteurs.



de vers. — La poésie me dédommageait beaucoup alors, il paraît; — mais ils sont tant raturés, qu'autant vaudrait les refaire que de chercher à les reproduire. Pour compléter cependant la naïveté de mon emprunt à mes tablettes de voyage, je laisserai ces strophes *les plus lisibles*, de quelque manière qu'on l'entende :

. . . .

Ton glaive dans la main, la France souveraine
Marchait reine des nations;
Si tu privas son front de ses rameaux de chêne,
Tu le couronnas de rayons.

Quand tes aigles vainqueurs, ouvrant leurs fortes ailes,
Prenaient leur essor à ta voix,
Leurs foudres, s'allumant au feu de tes prunelles,
Faisaient pâlir l'astre des rois.

Gloire à toi, fils du peuple et fils de la victoire,
Le siècle entier vit dans ton nom.
Le peuple se souvient.... car ta gloire est sa gloire,
Napoléon! Napoléon! . . .

15 mai.

Nous appareillons demain pour la France. Notre voie-d'eau a été découverte pendant que je courais à terre. J'ai mis une branche de saule dans une fiole, en baignant la tige dans une préparation que le docteur m'a donnée.

16 mai 1828.

Beau temps, belle mer. Ce matin nous avons perdu de vue Sainte-Hélène.

JULES LECOMTE.

GÉOGRAPHIE.

Boulogne-sur-Mer.

(1er article.)

Dans l'histoire maritime des villes, ce qu'on doit s'attacher plus particulièrement à étudier et à mettre en regard du public, c'est sans contredit les phases de leurs annales, où ces villes ont été le théâtre des événemens les plus remarquables, sous le point de vue où on les étudie; — pour nous c'est la marine. — Boulogne-sur-Mer est un des camps de l'histoire moderne, et si notre coup-d'œil sur son passé est rapide, nous nous étendrons plus à notre aise sur les grands événemens maritimes dont son port a été le centre, dans cette brillante époque où le génie de l'empereur planait sur la France.

Boulogne est une des plus anciennes cités des Gaules. Elle fut l'antique séjour des maîtres du monde, le théâtre d'un grand nombre de guerres, de siéges, dont l'ensanglantèrent les diverses dominations des Romains, des Francs, des Normands, des ducs de Bourgogne, et enfin des rois de France auxquels elle fut soumise. Habitée d'abord par les *Morini* que Virgile désigne comme le peuple le plus reculé de l'Europe, elle se nomma d'abord *Gesoriacum*; sous Constantin seulement elle prit le nom de *Bononia*, dont on a depuis fait Boulogne. On a tout lieu de croire que dans ces temps antiques la mer couvrait tout l'espace où s'élève aujourd'hui la basse ville, et cette opinion semble confirmée par la découverte qu'on fit, il y a quelques années, d'un fort anneau en fer, destiné sans doute à retenir les vaisseaux, lequel était scellé dans une roche formant le fond d'une cave de la haute ville. L'invasion des Normands fit subir à cette cité toutes les horreurs qu'entraînent la guerre et une domination disputée. En 888, la ville fut ruinée de fond en comble; rebâtie, elle fut de nouveau détruite en 1553 par Charles-Quint, qui se vengea sur ses habitans et sur leurs richesses matérielles, d'un siége long et meurtrier pour son armée.

Il est peu de villes dont le séjour soit aussi agréable. Située en amphithéâtre sur le versant d'une montagne, près de l'embouchure de la petite rivière de Lianne, entourée de frais et verdoyans boulevarts et de promenades charmantes, cette ville offre l'aspect le plus délicieux. L'ancien quartier, qu'on appelle la ville haute, n'est, il est vrai, qu'une forteresse irrégulièrement percée; mais ses bâtimens, vieux et noirâtres, présentent un contraste assez pittoresque avec les nouvelles constructions qui se font remarquer par leur régularité, leur élégance et leur propreté. Le port offre le tableau le plus varié et le plus attachant, surtout à l'heure du départ pour la pêche. Alors les légères embarcations, doucement balancées sur les eaux, défilent avec ordre en sortant du port, s'éloignent peu à peu du rivage et gagnent la pleine mer, où l'œil a peine à les suivre, et leurs voiles blanches ressemblent, à cette distance, à des oiseaux marins rasant de leur aile humide la surface de l'Océan. Des hauteurs qui dominent la ville, la vue embrasse le plus magnifique des panoramas. D'un côté ce sont de belles campagnes, riches de leur puissante végétation et de leur active culture; de l'autre c'est la mer tantôt calme, tranquille, unie comme une glace immense, tantôt creusée en larges sillons par les vents furieux, et bouleversée par les tempêtes. Lorsque le temps est clair, on aperçoit distinctement les côtes blanchâtres de l'Angleterre, qui se dessinent à l'horizon.

Près de la ville s'élève une belle colonne, en marbre blanc du pays, érigée d'abord en mémoire du fameux camp de Boulogne, et terminée sous la Restauration, qui la destina à perpétuer le souvenir de la rentrée des Bourbons en France;

elle vient cependant de reprendre son premier nom de *Colonne de la grande armée.* L'existence de ce monument remarquable se rattache à des faits trop importans pour que nous omettions de donner ici quelques détails sur les événemens qui présidèrent à son érection, sans préjudice de l'étude que nous ferons plus tard des événemens dont, pendant nos dernières guerres, Boulogne fut le camp et le théâtre. Reportons-nous donc au commencement de ce siècle, et rappelons les idées qui dirigeaient alors la politique de la France et de l'Angleterre.

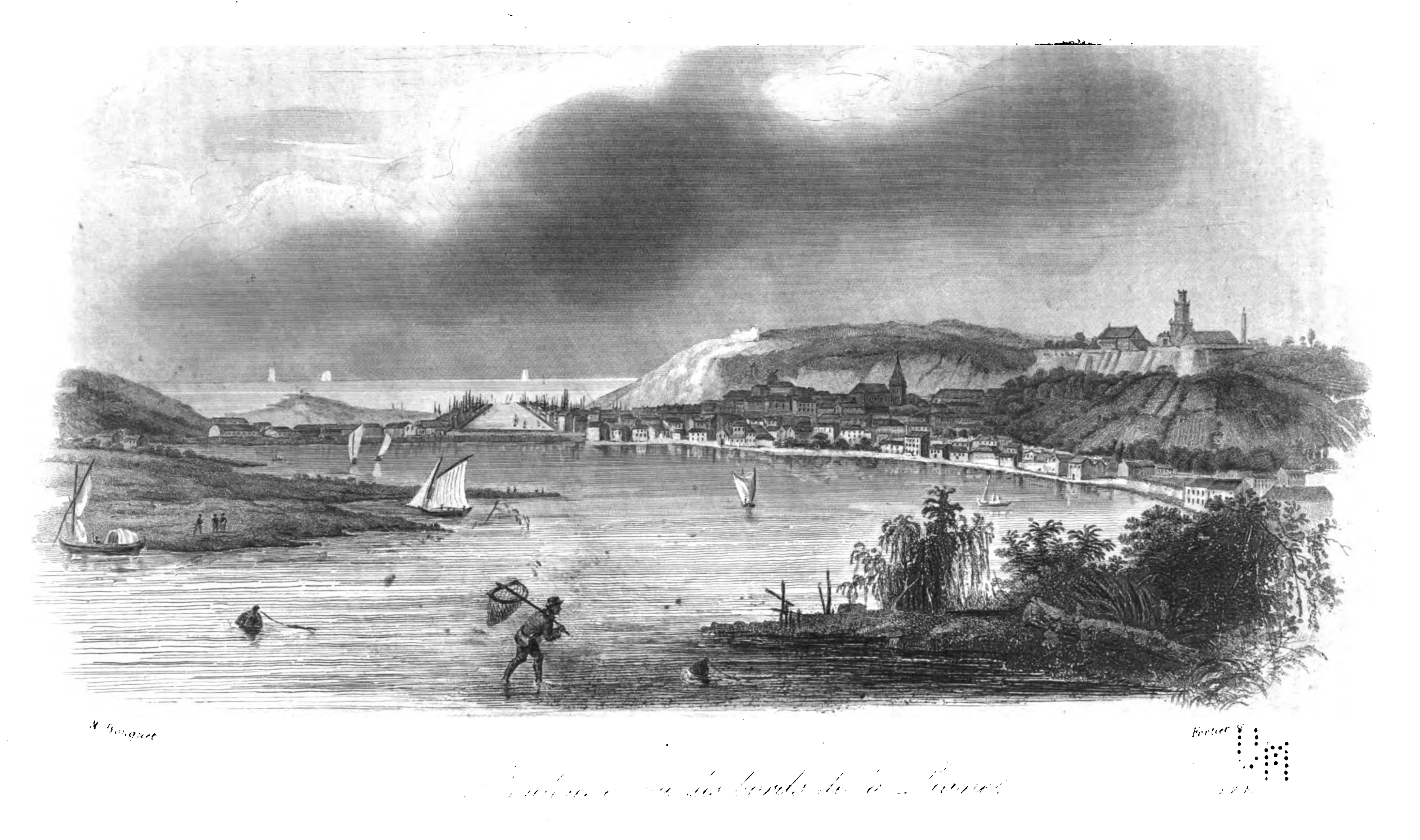
Après la rupture du traité d'Amiens, le gouvernement anglais revint à l'idée de s'emparer du monopole du commerce européen et de reconquérir l'empire des mers. Déjà nos bâtimens marchands, qui naviguaient sur la foi des traités, avaient été capturés; déjà nos colonies avaient été menacées, lorsque Bonaparte conçut le projeta d'aller attaquer l'Angleterre dans ses propres foyers, et ordonna l'établissement de six camps sur les côtes de l'Océan. Le plus important de tous, celui d'où devaient partir les ordres et où se faisaient les principaux préparatifs de l'expédition, fut établi sous les murs de Boulogne. Le premier consul y réunit une armée de cent cinquante à cent soixante mille hommes, l'élite de ses troupes, bien aguerris, bien armés et parfaitement équipés. En même temps une flottille considérable, un grand nombre de transports et d'autres bâtimens de diverses dimensions, se réunissaient dans les ports situés sur la côte, depuis Cherbourg jusqu'à Calais. Les départemens, les villes, les bourgs, les villages, les différens corps de l'Etat, les corps militaires, diverses associations et de simples particuliers, concoururent avec empressement par des dons patriotiques à la construction des vaisseaux de haut rang, des brigs, des chaloupes canonnières et des embarcations nécessaires à cette expédition nationale. En peu de mois les ports et les rives des fleuves, des rivières navigables, furent couverts de chantiers et de cales, et peu de temps après les plages de la Manche se couvrirent d'une multitude de bâtimens construits avec une étonnante rapidité. Dès le mois de juin 1803, le premier consul alla présider à Boulogne aux préparatifs de descente; il y fit un second voyage deux mois après, pour y passer en revue les différens corps de l'armée et les divisions de la flottille déjà réunies dans ce port. Dans son troisième voyage à Boulogne, en août 1804, Bonaparte, alors proclamé empereur, fit aux troupes de terre et de mer une distribution solennelle de croix de la Légion-d'Honneur. Il put alors se convaincre de l'enthousiasme de l'armée, qui, dans son impatiente ardeur, lui demandait à grands cris le départ pour l'Angleterre.

Les différens camps qui furent tracés sous les murs de Boulogne étaient particulièrement remarquables par leur construction en baraques à la fois élégantes et solides. Chacun de ces camps, percé de rues spacieuses, alignées au cordeau, ressemblait plutôt à une ville qu'à une réunion de troupes. On y trouvait une discipline rigoureuse et tous les agrémens du séjour des villes. Des faisceaux d'armes, disposés avec goût, ornaient le front de chaque ligne d'un bout à l'autre du camp; des colonnes, des pyramides, des obélisques, des statues et des groupes allégoriques se trouvaient placés de distance en distance. Chaque rue portait le nom d'un défenseur de la patrie mort au champ d'honneur. De vastes et belles chaussées communiquaient avec les principales habitations qui avoisinaient le camp; des allées d'arbres, des bancs de gazon, des tapis de verdure, de jolis jardins et des parterres soigneusement entretenus, ajoutaient encore à l'aspect gracieux de cette ville guerrière. Des sources d'eau limpide procuraient une boisson saine aux soldats et servaient en même temps à l'embellissement et à l'arrosement des jardins. La demeure des chefs rivalisait, pour l'élégance de la décoration intérieure, avec les plus riches appartemens.

Cependant les préparatifs de descente, considérés d'abord en Angleterre comme une vaine manifestation, ne tardèrent pas à y porter l'épouvante; et le ministère anglais, sentant le besoin de détourner l'orage qui le menaçait, réveilla le génie des coalitions et suscita une nouvelle guerre à la France. Le camp de Boulogne fut levé vers la fin d'août 1805, et les troupes qui le composaient se rendirent à marches forcées sur le Rhin.

Aujourd'hui que trente années nous séparent de ces temps de guerres et de haines, qu'est devenue cette rivalité si haineuse, si sanglante? C'est à peine si, chez les deux nations, les traditions populaires ont laissé fermenter dans les classes inférieures quelque levain d'animosité. Chaque jour voit s'affaiblir ces dispositions hostiles, grâce aux progrès de la civilisation et à l'activité toujours croissante des relations commerciales. Cette heureuse influence se fait sentir dans toute l'Europe; les peuples se rapprochent chaque jour, et se préparent à une fusion générale. On peut dire que chaque nation perd peu à peu de son originalité par le contact avec les autres nations; nous empruntons aux Anglais quelques-unes de leurs habitudes, et les Anglais, à leur tour, adoptent nos modes, nos usages, et quittent le ciel nébuleux de la vieille Albion pour le ciel riant de la France.

Boulogne nous offre des exemples fréquens de ces émigrations : depuis quelques années, cette ville est presque devenue une colonie anglaise. Sa situation agréable et sa proximité de l'Angleterre en ont fait pour ainsi dire la maison de campagne de John Bull. C'est surtout à ses communications avec la Grande-Bretagne, à ces



A. Bouquet — Fortier

[illegible] vu des bords de la [illegible]

nombreux paquebots qui partent et arrivent successivement, que le pays doit sa physionomie si vive, si animée. Comme les familles qui viennent s'établir à Boulogne jouissent pour la plupart d'une grande fortune, l'argent se répand, la ville s'embellit de jour en jour, et l'aisance, en s'étendant de proche en proche, descend jusqu'aux classes les plus pauvres.

Lorsque vient la saison des bains de mer, Boulogne présente un aspect encore plus pittoresque. Souvent, quand le temps est beau, on voit sur la plage, à l'heure de la marée basse, de brillans équipages, de nombreuses cavalcades, d'élégantes toilettes. La gaîté la plus franche épanouit tous les visages, rapproche toutes les distances, confond tous les rangs. Les spectacles, les bals, les divertissemens de toute espèce se succèdent sans interruption.

Dans ce tourbillon de fêtes, les Boulonnais et leurs hôtes d'outre-mer sont bien loin de songer aux sujets de division qui ont si long-temps armé les deux peuples l'un contre l'autre. Pour eux la colonne de la grande armée n'est plus qu'un objet d'art, le souvenir historique d'une grande époque.

VARIÉTÉS.

—

Les colons à Brest,

EN 1794.

Les premiers troubles de Saint-Domingue, la conquête des Antilles par les Anglais, l'arrivée du convoi d'Amérique, pour lequel fut donné le combat naval de juin, avaient réuni à Brest, dans les derniers mois de la terreur, un grand nombre de colons qui passèrent par de rudes épreuves. Qualifiés du titre de vendeurs d'hommes, ils furent persécutés, et peut-être auraient-ils péri par la hache révolutionnaire, si le 9 thermidor ne les eût rendus à la liberté.

J'étais prisonnier des Anglais, par suite de la prise de la Martinique, et je faisais route avec trois cent cinquante compagnons d'infortune, sur un parlementaire qui nous portait en Angleterre. Nous nous rendîmes maîtres du bâtiment, et nous entrâmes dans la rade de Brest.

Aussitôt après la visite d'usage, on envoya des chaloupes à notre bord pour prendre cent cinquante marins prisonniers avec nous. Quelques heures après, parurent les embarcations qui nous étaient destinées. Nous y descendîmes, avec tous nos effets, bien joyeux d'aller respirer l'air de terre, et de réparer, par une bonne nourriture, le régime de la ration anglaise pendant deux mois d'une traversée pénible.

Les patrons se dirigèrent sur un petit vaisseau de 50 canons, qu'on nous dit être *l'Experiment*, capturé récemment sur les Anglais; ils l'accostèrent et nous dirent d'un ton assez grossier de monter à bord de ce bâtiment. C'était la prison de la rade.

En attendant que le mystère de notre position nous fût expliqué, on nous arrima dans l'entrepont, et, après avoir reçu, par plats de sept, une gamelle et un bidon de bois, nous acceptâmes le premier repas que nous offrait la patrie, d'une soupe de gourganes trempée avec le pain noir du *maximum*.

Ce repas frugal à peine terminé, un grand bruit se fit entendre sur le pont; le maître, avec son sifflet, rassemblait son faible équipage, la garde prenait les armes, et tout le monde se jetait précipitamment à tribord. Un grand canot aborda : c'était celui du représentant du peuple, Prieur de la Marne, en mission extraordinaire à Brest. Pavillons carrés devant et derrière, patron et canotiers à larges ceintures et grandes cocardes, chapeau du représentant garni de plumes et de rubans, tout cela aux couleurs nationales, ne pouvait effrayer de véritables patriotes, et nous méritions ce titre.

Nous avions avec nous les principales autorités de Saint-Pierre et du Fort-Royal, qui se présentèrent au mandataire du peuple; il les reçut avec des manières affectueuses. On passa à la chambre du conseil, on s'assit, et Prieur de la Marne, fort instruit de ce que nous étions, nous félicita sur notre patriotisme. Nos anciens lui répondirent avec chaleur et énergie, et de part et d'autre sortait à chaque instant le mot consacré de la perfide Albion. « Rassurez-vous, braves patriotes, nous dit le représentant d'une voix bienveillante, j'ai donné avis au comité de salut public de votre arrivée, et, sous peu de jours, j'espère vous annoncer moi-même que vous serez tous placés pour rendre de nouveaux services à notre impérissable république. Adieu! citoyens. Et Prieur se rembarqua dans son magnifique canot.

Ses bontés nous pénétrèrent, et nous ne regardâmes plus que comme une très-petite contrariété de subir quelques jours de détention pour obéir (ainsi que l'avait dit le représentant à nos autorités) aux exigences d'une position forcée, car la république, toujours menacée par Pitt et Cobourg, qui lui suscitaient d'implacables ennemis au dehors et au dedans, était obligée de veiller à son salut.

Nous avions demandé à Prieur de nous faire délivrer quelques vêtemens d'hiver dont nous n'avions pu nous pourvoir à la Martinique, ce qui nous avait beaucoup incommodés dans la traversée. Quoique nous fussions dans les premiers jours de prairial, le climat de Brest n'offrait encore aucun indice du printemps, et nous ne pouvions supporter la froide température de la rade. « Rien de

plus juste, » nous avait répondu le représentant ; et, avec cette promptitude de l'époque, pour tout ce qui n'était pas mise en liberté, parut le jour même une embarcation chargée de ballots, qu'on ouvrit sur le gaillard-d'arrière.

Un homme de belle taille, en carmagnole, sabre traînant, chapeau à la mauvaise tête, cheveux gras, qui nous dit être officier de l'administration de la marine, après nous avoir fait mettre en ligne, nous distribua à chacun une longue veste de ratine blanche fort grossière, une paire de culottes courtes très-larges, une paire de bas de laine brune et un bonnet rond de la même couleur. Les deux premiers objets provenaient, sans doute, de la défroque des réquisitionnaires bas-bretons, les autres du magasin des bagnes. Nous vêtîmes ce singulier costume, et, pour gens qui dans leur pays avaient l'habitude de se bien mettre, il nous était permis de nous croire en complète mascarade.

Mais comment rire en pareille position, et quand on a sous les yeux le spectacle qui s'offrait à nous? De notre bord, nous voyions la guillotine en permanence sur la place du château, et nous entendions les cris de fureur jetés par le peuple, à chaque tête que lui présentait son vengeur. Celles de l'évêque de Quimper et de tous les membres du département du Finistère étaient tombées le jour même de notre arrivée.

Le sergent qui commandait la garde de notre prison flottante nous avertit charitablement de nous hâter d'acheter des assignats, car il pouvait nous arriver malheur, nous dit-il, de montrer notre monnaie des îles (des piastres) aux bateliers qui nous vendaient des légumes. Parmi ces bateliers se trouvèrent des courtiers patriotes qui vinrent à notre secours en nous donnant, *au pair*, du papier pour de l'argent.

Notre patriotisme commençait à ne plus nous inspirer cette confiance avec laquelle nous nous étions présentés à Prieur de la Marne. De bons patriotes de Brest étaient venus fraterniser avec nous ; ils nous avaient éclairés sur les principes qui triomphaient, sur ceux que la république repoussait, et nous reconnaissions entre nous des nuances de sentimens politiques qui nous tenaient fort loin encore du niveau du puritanisme jacobin. Il arriva de cette fréquentation avec les frères et amis, que quelques colons furent enlevés du milieu de nous et enfermés au château. Cet exemple éveilla notre attention sur les bons patriotes délateurs, mais il était trop tard, le coup était porté, et on nous classa en masse dans les suspects. Il nous fut facile alors de comprendre que le représentant du peuple nous avait trompés par ses belles paroles, et qu'il nous tenait tout simplement en surveillance pour nous épurer.

Cependant nous hasardâmes de lui adresser une pétition après huit jours de cette étrange captivité : la rédaction n'en fut pas facile, à cause des dissidences qu'on avait semées dans nos opinions ; mais on finit par s'arrêter sur le besoin généralement senti de respirer l'air de la terre. Nous écrivîmes donc que la mer avait altéré notre santé et que nous sollicitions notre débarquement. On nous accorda cette faveur le lendemain de notre demande.

Des chaloupes du port arrivèrent à bord de *l'Expériment* pour nous prendre, nous et nos effets. Tous nos maux s'effacèrent de notre souvenir, et nous ne pensâmes qu'aux plaisirs que nous trouverions à Brest. La journée était belle, et nous abandonnâmes nos costumes bas-bretons pour nous habiller d'une manière plus décente. Nous ignorions que la mode de ce temps, aux formes rudes et grossières, ne le comportait pas.

Nos embarcations entrent dans le port, dépassent le quai public, continuent, en longeant les bassins, la corderie, et ne s'arrêtent que devant un bel édifice qu'on nous dit être les bagnes. Là, nous étions attendus par une longue chaîne de forçats, et par un fort détachement de soldats en uniforme blanc et à la couleur du régiment de Provence. Nous débarquons ; l'officier fait prendre nos effets par les commissionnaires en casaques rouges, il nous enveloppe de deux haies de soldats et nous marchons tous, par le flanc droit, là où l'on a ordre de nous conduire, sans nous faire l'honneur de nous adresser une seule parole. Nous étions pétrifiés. Que voulait-on faire de nous? Ces troupes, ces forçats, leur vaste prison nous paraissaient d'un triste augure.

Arrivés à la grande porte de l'hôpital Brûlé, elle s'ouvre pour nous. Nous entrons. On nous distribue dans les deux salles qui nous sont destinées, et tout se passe dans l'ordre établi aux hôpitaux : on nous donne à chacun un lit, les ustensiles d'usage, la robe de chambre de coutil ; et bientôt après arrive un grave médecin, suivi de ses aides et du jeune pharmacien en tablier blanc, qui tient en main une écritoire, une plume et le cahier des prescriptions. « A vos lits, citoyens, » nous dit-on, et la visite commença. Pendant qu'elle se faisait, les bonnes Sœurs de la Charité, aidées par les infirmiers forçats à simple anneau, mettaient à notre installation cet ordre, cette propreté que l'on trouve partout où s'exerce le dévoûment de ces femmes sublimes.

Le médecin reconnut, en nous tâtant le pouls, que notre santé était fort bonne, et, en souriant, il dicta la portion entière, voyant bien qu'il fallait nous traiter en malades politiques. C'est une justice que je me plais à rendre à la terreur sous les rapports gastronomiques : si la ration des républicains en santé était détestable, celle des malades était parfaite. Nous nous serions consolés de notre captivité à l'hôpital si les sentinelles placées aux portes des salles ne nous en avaient interdit la sortie en croisant leurs baïonnettes

sur nous. Ces soldats ne répondirent à nos observations que par le mot *nentenquet*. Ces braves réquisitionnaires bas-bretons avaient besoin que leurs caporaux leur traduisissent les consignes en français, ce qui ne les empêchait pas de se battre comme des lions.

Le lendemain de notre établissement à l'hôpital nous voyons entrer un jeune jacobin fashionable fort recherché dans sa mise : houppelande de drap fin à collet de velours noir, pantalon serré, gilet de satin, cravate blanche nouée avec grâce, cheveux à la jacobin peignés avec soin, chapeau rond. Il vient à nous en nous tendant la main, et nous le recevons en camarade. Il l'avait été dans nos campagnes de la Martinique. « Quoi! nous dit-il dans un enthousiasme affectueux, vous êtes en prison, vous, bons patriotes! Mais que deviennent donc les affaires de la république? Aussitôt que j'ai appris cette injustice, j'en ai instruit le club, où j'ai une grande influence; nous avons rédigé une pétition *virulente* pour Prieur, et vous serez bientôt mis en liberté. Je vous laisse pour suivre cette affaire. Adieu! au revoir. »

La Sœur de service s'était mêlée à notre groupe, elle avait tout entendu; et quand ce visiteur se fut éloigné, qu'elle eut vu la grande porte de l'hôpital se fermer sur lui, elle croisa les mains sur sa poitrine, et nous dit d'une voix tremblante : « Ce citoyen est donc de vos amis? — C'est un de nos anciens camarades, bonne Sœur; nous lui avons connu de la bravoure, les qualités du cœur, et vous avez la preuve de son obligeance dans l'empressement qu'il met à nous servir. — Oh! il le peut bien, citoyens, car il est tout puissant à Brest. — Quel est donc son emploi? car il est parti sans nous le dire. — Il ne devrait pas en être fier, nous répondit la Sœur avec un sentiment de dégoût : sachez donc que le citoyen Ance est le bourreau, ou, comme *ils* l'appellent, *eux*, le vengeur du peuple. — Ance! le bourreau de Brest! » Ceci nous eût paru une chose incroyable; aucun antécédent de ce jeune homme n'allait, par nos souvenirs, à de si horribles fonctions.

Bientôt nous sûmes par lui-même ce qui avait produit ce changement. Il revint avec l'ordre de nous laisser promener dans les cours de l'hôpital, en attendant notre liberté définitive. Notre accueil fut froid et réservé. « Vous êtes instruits de ce que je fais ici, nous dit-il; je le vois à vos figures effrayées; mais vous en ignorez le motif; je vais vous le dire, écoutez-moi :

» Vous vous rappelez que je fus embarqué, l'année dernière, par l'aristocrate Behague, quand il vint arborer le pavillon blanc à la Martinique. J'étais sur le bâtiment de guerre qui reçut le général Dugommier, considéré et traité comme le chef de ce qu'ils appelaient une insurrection. Je m'indignai des outrages auxquels fut exposé notre vénérable chef, et le témoignai hautement. Pour m'en punir, le capitaine de la gabarre me fit mettre aux fers et m'y laissa jusqu'à notre arrivée à Brest. Le pavillon blanc ne flottait pas dans ce port, comme l'espéraient ceux qui, en partant de la Martinique, croyaient à une contre-révolution opérée par la fuite du tyran. J'avais juré de me venger; l'occasion s'offrait à moi; on établissait le tribunal révolutionnaire, et j'ai accepté le titre d'exécuteur de ses jugemens. Dugommier est allé servir à Toulon contre les Anglais et les émigrés, moi, je sers ici la république en coupant la tête aux aristocrates. On dira de moi ce qu'on voudra. Adieu! je continuerai à vous aider de mon crédit par conviction de l'injustice qu'on vous fait, et par attachement pour vous. »

Cet entretien nous jeta dans une grande tristesse : il ne nous définissait que trop l'époque dans laquelle nous nous trouvions enveloppés.

L'amitié du représentant du peuple et celle de son vengeur ne parvenaient pas à nous faire rendre notre liberté; mais elle nous arriva par l'effet des circonstances : on eut besoin de nos salles pour y recevoir les blessés du combat naval, et l'ordre nous fut donné d'évacuer l'hôpital Brûlé en nous autorisant à nous loger en ville pour y rester sous la surveillance de la police. Ceux de nous qui n'avaient pas les moyens d'existence furent établis à la Cayenne, caserne des matelots.

Pendant que nous cherchions nos logemens, une grande foule de peuple courait dans la grande rue, en se dirigeant vers le port. Bientôt nous connûmes la cause de ce mouvement : c'était le triomphe préparé par la police pour le retour de Jean Bon Saint-André, représentant en mission à l'armée navale commandée par l'amiral Villaret-Joyeuse. La grande rue était pavoisée, toutes les fenêtres garnies de républicaines qui tenaient dans leurs mains des corbeilles aux rubans tricolores remplies de fleurs qu'elles jetaient sur le représentant victorieux. Les cris de *Vive la république! Mort aux Anglais!* se faisaient entendre par de bruyantes acclamations. Jean Bon Saint-André, ayant à sa droite Dubois de Crancé, en mission pour l'embrigadement des troupes, à sa gauche, Prieur de la Marne, suivi des autorités civiles et militaires, et de la foule des citoyens, marchait sur une couche de fleurs. Arrivée à la maison nationale, la multitude pénétra jusqu'à la salle de réception, et laissa à peine assez de place au représentant. Il nous fit un discours que sa voix faible ne permit pas d'entendre, mais on en saisit le sens; c'était de crier : *Mort aux Anglais!* qu'on répéta avec le plus vif enthousiasme; mais personne ne savait de quelle nature était la victoire qu'on célébrait.

Les blessés nous l'apprirent, et cette joie frénétique se changea en une tristesse profonde. Chaque famille de Brest avait une perte à déplorer par suite de ce terrible combat où nos marins et nos troupes montrèrent tant de courage et tant de dévoûment sans pouvoir amener une meilleure issue. Autant que la police révolutionnaire le permettait, on en accusait le représentant que l'on venait de recevoir en triomphateur.

Parmi les colons étaient des médecins et des chirurgiens de mérite, dont le zèle n'attendit pas qu'on les mît en réquisition. Ils entrèrent d'eux-mêmes aux hôpitaux, et n'y épargnèrent pas leurs peines. L'un d'eux me fit passer pour son aide, et je pus tromper ainsi une consigne sévère. Ce que j'ai vu là ne saurait se décrire. C'était aux cris de l'enthousiasme le plus exalté que se faisaient les pansemens et les amputations. Chaque lit offrait une scène à recueillir. Un contre-maître produisit un effet électrique dans une salle entière, en racontant aux Sœurs de la Charité et aux infirmiers le combat du *Vengeur*. Il avait la tête empaquetée de bandes, dont la blancheur contrastait avec sa figure noire et sa longue barbe. Arrivé à la catastrophe, il lève de dessous son drap un bras robuste et velu, le soulève comme s'il soutenait un drapeau, et dit avec son accent provençal : « Ce pavillon du *Vengeur*, voyez-vous, il flottait à la barbe de l'Anglais, pendant que le vaisseau coulait avec son brave capitaine qui le leur présentait encore au moment où tout avait disparu... Vive à jamais *le Vengeur !* vive la République ! » Et toute la salle retentit de ces acclamations. « Comment serait-il possible, me dit mon docteur, de guérir la double fièvre de ces malheureux blessés ? Nous prions, nous grondons, nous menaçons, mais rien ne peut dompter cette ardeur qui les consume. Ils maudissent le représentant, qui, disent-ils, les a empêchés de renouveler un combat où ils étaient sûrs de vaincre. Cette idée les poursuit dans leur délire. Quels hommes ! mais nous en souffrons, nous qui voudrions les guérir pour les mettre en état d'aller prendre leur revanche. »

Non loin du lieu où se passaient ces belles scènes d'amour patriotique, l'impassible tribunal poursuivait le cours de sa mission de sang, et une foule curieuse remplissait l'église où se rendait cette justice draconienne. La seule fois que je pénétrai dans cet édifice lugubre, je fus témoin d'une scène attendrissante. Le prévenu d'un très-faible délit se défendait lui-même avec douceur et simplicité ; sa voix semblait pénétrer d'indulgence les juges, les jurés, et de compassion tout l'auditoire. L'accusateur public parut prendre sa part de ce sentiment, et son réquisitoire fut modéré. Nous crûmes à l'acquittement. Les jurés se retirent, ils rentrent après une fort longue délibération, le verdict est prononcé, le prévenu déclaré coupable ; la loi est appliquée.... c'était la mort. Une sensation douloureuse, quoique non articulée, prouva qu'on était loin de s'attendre à cette condamnation. L'accusé inclina sa tête, et on l'emmena : tous les yeux étaient fixés sur lui.

La rade de Brest avait reçu les débris de l'escadre ; mais ils étaient cachés par l'immense convoi d'Amérique, pour lequel le combat naval avait été livré. Il était formé par nos bâtimens des Antilles et de Saint-Domingue qui s'étaient réunis sous l'escorte de deux vaisseaux et de plusieurs frégates. Le maximum d'un côté, le défaut de communications par l'intérieur de l'autre, avaient rendu ces retours sans valeur pour le commerce. Les prises nombreuses faites sur tous les pavillons maritimes en guerre avec la république française, les cargaisons des bâtimens du convoi, avaient encombré les magasins particuliers de la ville, quelques-uns même du service maritime, et il fallait en venir à un bazar de caravane. On établit de grandes tentes en voilure de vaisseaux, depuis la Mâture jusqu'à la Grande Cale, et sous ce couvert se logeaient le sucre, le coton, le café qui ne pouvaient être emmagasinés. Richesses perdues à une époque où Cambon ne savait faire marcher son service des finances que par les moyens violens qui tarissent toutes les sources de la prospérité publique.

On exécuta en rade toutes les réparations qui ne demandaient pas l'entrée des vaisseaux dans les bassins. Je me rappelle avoir passé le long du bord de *la Montagne* (*l'Océan*), qu'on allait voir par curiosité. Il était généralement marqueté par de petites planchettes ou tampons qui recouvraient les trous des boulets. Une foule d'ouvriers travaillaient à le réparer pendant que l'équipage s'occupait du gréement. Cinq autres vaisseaux, dont la mâture avait été totalement rasée, entrèrent dans le port, puis aux bassins, et quinze jours après ils reparurent en rade pour faire leur armement. Galériens, ouvriers de tous les services, se pressaient en foule dans le port, se livrant à leurs travaux sans la moindre confusion. Le recrutement de l'escadre se faisait au moyen des marins du convoi et de la Cayenne, où l'on rassemblait les réquisitionnaires destinés au service de mer. Quand, chaque décadi, on jetait le pont flottant pour communiquer de Brest à Recouvrance, il est impossible de se faire une idée du mouvement produit par l'immense population maritime qui se montrait dans ce grand port à l'époque où les Anglais croyaient avoir détruit notre puissance sur la mer par l'effet d'un seul combat.

Dans la ville haute, un autre genre d'activité prouvait pour les ressources inépuisables de la république dans ses moyens de guerre. L'armée des côtes de Brest se recrutait avec facilité, et l'on voyait le cours d'Ajot, les remparts, les fossés de la ville, remplis de réquisitionnaires qu'on



de Caudin del^t Rulière sculpsit

Jean Ango & François Ier

faisait entrer dans les corps après une bien courte instruction. Dubois de Crancé brisait les vieux régimens, les bataillons de volontaires, et formait rapidement ces demi-brigades qui ont acquis tant de gloire dans les armées de la république. Une montagne était élevée au milieu de la place d'armes ; le représentant s'y plaçait avec son collègue Prieur, et poussant à l'enthousiasme les corps nouvellement organisés, ils les faisaient défiler devant eux.

La municipalité de Brest avait une grande tâche à remplir. Il fallait qu'elle nourrît cette immense population des armées de terre et de mer, de citoyens, d'ouvriers, de prisonniers de guerre, et de ceux de la politique, en forçant la répugnance des gens de la campagne, des meuniers, des bouchers, des pêcheurs, qui n'aimaient ni le maximum ni les assignats. Il leur était difficile de renoncer à l'habitude traditionnelle, dans ce grand port, d'augmenter le prix des denrées à proportion du nombre des consommateurs. La crainte et l'ordre pourvurent à tout, et cela d'une manière si puissante, que deux heures suffisaient pour compléter l'approvisionnement général.

Un grand nombre d'officiers municipaux, en écharpes, se portaient, à six heures du matin, sur tous les points de vente, et présidaient à chaque genre de comestibles. La queue des consommateurs se formait. L'officier civil jetait un coup-d'œil sur la quantité de la chose à vendre et sur le nombre des acheteurs, puis il disait : « A chacun tant. » On recevait son lot, on payait et on s'en allait. Ce mode de distribution nécessitait la présence de tous les membres d'une famille, de tous les équipages de la poste-aux-choux, de beaucoup de soldats d'ordinaire, parce que le mouvement était simultané, et qu'à chaque chose il fallait une personne. Les cordons bleus s'en désolaient, et au chagrin de voir leurs soins partagés se joignait celui de ne pouvoir disputer sur les prix et sur les qualités. La langue de ces commères était paralysée par la terreur, et il était temps que le 9 thermidor vînt la délier.

Il arriva enfin cet événement tant désiré, et chacun prit une nouvelle existence.

Les cœurs dégagés de cette crainte continuelle qui les opprimait se livrèrent, avec bonheur, aux plaisirs qu'offrit la première fête nationale qu'on célébra après le 9 thermidor : c'était le 10 août.

L'escadre était complètement réparée et placée en rade. Une foule de bâtimens armés, lettres-de-marque et corsaires se réunissaient là. Tous les bâtimens de guerre et de commerce furent brillamment pavoisés, et saluèrent trois fois dans la journée, le matin, à midi et le soir, par les vingt-trois coups de canon consacrés à la République. Les forts et les batteries de terre répondirent à ce salut. La journée fut très-belle, et la rade, vue du cours d'Ajot, produisait un effet admirable. Beaucoup de troupes, de nombreux états-majors de terre et de mer, des autorités satisfaites du dernier changement politique, des citoyens rassurés réunis en cortége que suivait la char de *la déesse de la Liberté*, et marchant vers le *temple de la Raison*, formaient un ensemble qui contrastait déjà avec les cérémonies des fêtes décadaires, qu'on ne célébrait plus qu'avec un profond dégoût et poussé par le sentiment de la crainte.

Dans ce moment, chacun nourrissait des espérances de bonheur et de tranquillité qui ne se réalisèrent pas.

Pour nous, infortunés colons, qui avions touché le sol d'une patrie inhospitalière ne voulant pas reconnaître ses enfans d'outre-mer, nous apprîmes à nos dépens que la marche de la police révolutionnaire n'avait point changé brusquement son allure après le 9 thermidor. L'ordre de nous renfermer, de nous faire juger, arriva. On nous plaça sous la tente à Pontanezen, hôpital qui est à une lieue de Brest (nous étions 800) ; et là, nourris comme à bord du vaisseau-ponton, nous attendîmes que le courage de nous défendre contre tant d'injustices revînt à nos députés coloniaux, restés muets pendant la terreur. Enfin, ils parlèrent, et l'un d'eux, celui de la Guadeloupe, le citoyen Lion, fut envoyé à Brest, par la Convention et le Comité de salut public, pour nous rendre à la liberté.

Le général B. Bernard.

Jean Ango et François Ier.

Nous sommes dans la belle Normandie, pays des héros, quand il y en avait ; des fermiers-généraux, quand ils succédèrent aux premiers ; et aujourd'hui de cultivateurs et de marchands, plus riches que des rois.

Au-dessus de votre tête, ce ciel nébuleux, sombre, couleur de fer, couleur du caractère des premiers habitans de la vieille Neustrie ; autour de vous, ces sites, ces vues, ces accidens de la nature ou des temps, dont raffolent les caravanes d'artistes qui parcourent sans cesse ces contrées, explorant religieusement les ruines dont elles sont parsemées.

Devant vous, voyez, vous avez le plus beau village de ce pays ; c'est Varengeville qu'on l'appelle.

Traversez son unique rue, propre et alignée qu'elle est, et plantée d'érables et de marronniers, comme l'allée d'un parc royal. Passez devant son église, dédiée à saint Valery, et qui se trouve à l'extrémité du village, par un caprice étrange

du saint patron qui, en une nuit, la transporta toute bâtie, du sein du bourg à la place où vous la voyez à présent.

Bien, saluez cette croix qui s'élève au milieu du cimetière, où dorment des hommes honnêtes et bons ; et arrêtez-vous au bout de la rue, de l'allée, du cours, comme vous voudrez l'appeler, devant ce vaste corps de ferme.

Entrez, entrez; que la vue d'amas de fumier, d'étables misérables, de monstrueux et grossiers accouplemens de charpentes ne vous arrête point, car vous avez sous les yeux encore une de ces profanations que pleurent les artistes, car cette ferme a été un palais, car il faut ici vous incliner de respect devant tous vos souvenirs, puisque ce palais a été celui d'un homme de génie, d'un grand citoyen, de Jean Ango.

Jugez si l'on pouvait donner un autre nom que celui de palais à ce qui fut ici autrefois. Admirez ces fenêtres découpées en festons et en arabesques, qui servent à éclairer une écurie; cette galerie à jour, portée par de gracieuses colonnes, destinée aux plus sales travaux du ménage; ces médaillons, si habilement sculptés et maintenant défigurés ; cette tourelle délicate et coquette encore, dont les six étages semblent menacer ruine, tant ils sont découpés par de nombreuses fenêtres, et qui est convertie en pigeonnier; puis dans ces vastes salles divisées en cuisines, en magasins, en greniers, avez-vous remarqué ces proportions colossales, ces murs épais, ces hautes cheminées sculptées, portant les armoiries du maître, gravées sur marbre blanc, *champ d'argent, chargé d'un lion marchant de sable, et une molette d'éperon*, avec le portrait d'Ango et de sa femme? dites, n'est-ce pas que ce ne pouvait être qu'un grand et splendide palais?

Et voilà tout ce qui nous en reste!

Maintenant que je vous ai montré l'œuvre de notre époque, c'est-à-dire la mort, les ruines et la profanation, remontons jusqu'à l'année 1525, temps où vivait dans toute sa puissance et sa gloire cet homme extraordinaire, que l'on peut appeler Ango le riche, Ango le commandant, Ango le comte, le baron, le prince, le roi, car il était tout cela, et plus que tout cela, et qu'on appelle tout court Jean Ango ; titre bien plus énergique et bien plus glorieux que tous les autres, un seul nom, et le sien!

Jean Ango naquit à Dieppe, vers 1480; son père était d'une extraction fort obscure, mais il s'était merveilleusement enrichi sur mer, au point d'envoyer, en 1508, deux vaisseaux en Terre-Neuve, pour y tenter l'établissement d'une colonie, chose qu'aurait pu faire à grand' peine le roi de France lui-même.

Après avoir longuement et durement appris, sous les ordres de son père, le rude et glorieux métier de marin, Jean lui succéda, et fit oublier bientôt les conquêtes et les découvertes paternelles par les siennes propres. Pendant trente années, Jean parcourut les mers, rapportant de l'Inde et du Nouveau-Monde d'immenses richesses sur ses vaisseaux, qui s'en retournaient toujours en nombre double, tant étaient grandes la confiance des Dieppois en cet homme, et l'influence qu'il exerçait sur eux.

En 1525, Ango, croyant avoir fait assez pour la gloire, se borna au soin d'accroître encore ses richesses, immenses déjà. Il se fixa dans sa ville natale, où il continuait toujours d'armer pour l'Inde et l'Amérique.

Ce fut alors qu'il se bâtit à Dieppe cette maison dont on raconte des choses merveilleuses. La façade, toute en bois de chêne sculpté, représentait différens sujets des fables d'Esope, et des combats entre Normands et Anglais. La vue s'ouvrait, par de larges balcons de pierre laborieusement ouvragés, sur le port, la mer, la vallée, la ville et le château d'Arques. Les lambris étaient en bois doré, ceux même de l'appartement intime d'Ango étaient enrichis de lames d'argent et d'or; c'est dans cette pièce qu'il conservait les tableaux des meilleurs maîtres de l'Italie qu'il avait achetés plus cher que n'avait pu le faire le pape, qu'il voulut vaincre deux fois en prodigalités, d'abord en achetant, ce qu'il n'avait pu faire, ces tableaux, puis en lui faisant présent des plus précieux.

Dans un bombardement de Dieppe par les Anglais, un commandant de navire, qui connaissait le prix qu'on attachait à la maison d'Ango, fit diriger son feu sur elle, espérant ainsi obtenir plus facilement merci des assiégés ; mais le généreux Ango encouragea lui-même ses concitoyens à la résistance, et laissa brûler et détruire sa maison plutôt que de permettre qu'elle servît de prétexte à la honte d'une reddition. En 1528, Ango, voulant remplacer sa belle maison de Dieppe, acheta de la famille de Longueil la terre de Varengeville dont il abattit le vieux castel. Désireux que le manoir qu'il allait s'élever restât comme un souvenir digne de lui, il destina des millions à la construction de ce monument de son opulence.

De toutes les parties de l'Europe, architectes, sculpteurs en bois, en marbre, en pierre, peintres, se donnèrent rendez-vous à Varengeville. En moins d'une année, grâce aux sacrifices du maître, au nombre des ouvriers et au zèle des artistes, la terre de Varengeville vit debout, à la place du vieux castel en ruine, le merveilleux palais qui portait écrit en lettres d'or, au-dessus de ses portes extérieures :

MANOIR D'ANGO.

—C'est bien le même que nous vous avons montré au commencement de cet article, transformé en ferme et en greniers à blé, sans que l'on puisse

même retrouver le nom d'Ango gravé sur une seule pierre. — Nous avons dit qu'Ango était roi et plus que roi, en voici un exemple. Les Portugais ayant pris un de ses vaisseaux, et massacré l'équipage, Ango demanda justice au roi de France, qui avoua ne pouvoir en ce moment l'exiger du roi de Portugal. Ango alors réclama le droit de se faire justice lui-même, ce qui lui fut accordé.

Trois mois après, une flotte débarquait sur les côtes de Portugal; aux mâts des vaisseaux, flottait le drapeau de la France, sur lequel on lisait ANGO. Lisbonne fut assiégée, et réduite à l'extrémité. Des ambassadeurs furent dépêchés à François Ier, qui les renvoya à Ango, le reconnaissant seul juge dans cette cause, et maître absolu. Humbles et soumis, les royaux ambassadeurs vinrent frapper aux portes du palais du marin.

Celui-ci les reçut avec une magnificence sans exemple, déploya l'éblouissant appareil de ses richesses, leur fit des présens dix fois plus précieux que ceux qu'ils venaient lui offrir; puis, après leur avoir dicté ses conditions, qui n'étaient rien moins que douces et amies, les renvoya en leur signant le traité de paix, et l'ordre à sa flotte d'avoir pitié du roi et du royaume de Portugal.

Emerveillé de tout ce qu'il entendait dire de cet homme, François Ier voulut rendre lui-même hommage à Ango en allant visiter son manoir de Varengeville.

On raconte, à propos de cette réception du roi de France par Ango, des choses qui tiennent de la fable.

La salle dans laquelle eut lieu le royal festin était, dit-on, tendue de drap d'or et d'argent; le plafond de la salle était peint en bleu, avec des étoiles d'or massif et un soleil tout resplendissant de diamans.

Les mets les plus exquis furent servis au roi, et, à chaque service, c'était une nouvelle vaisselle d'or ou d'argent variée de forme ou de prix.

Ebloui par cette profusion, le roi comprit qu'il était chez un sujet puissant, et, qui pis est, comprenant sa puissance. Son amour-propre fut même blessé en voyant au fond de la salle deux portraits, l'un, celui du roi de France, portant son sceptre, l'autre, celui d'Ango, portant la boule du monde.

On ajoute qu'il jura de s'en venger, et cela en séduisant la femme de son hôte, qui était plus belle encore que son époux n'était riche.

Si cette accusation est bien fondée, nous ne pourrions trop le dire; mais voici ce qui se passa, d'après une chronique du temps.

Ango était occupé dès le lendemain matin des préparatifs d'une promenade en mer qu'il voulait faire faire à son royal hôte.

Vingt gondoles toutes dorées et peintes de riches couleurs, avec des voiles faites de précieux tissus, attendaient les seigneurs dans un bassin creusé exprès, et dans lequel on descendait, par un pont suspendu, des appartemens mêmes du palais.

Un matelot s'approcha d'Ango d'un air embarrassé.

« Qu'as-tu, Gervais, lui dit Ango, et que veux-tu?

— Vous parler, maître!

— Parle.

— Doutez-vous si je vous aime?

— Ai-je oublié que vingt fois tu t'es exposé à la mort pour moi?

— Bien, dit Gervais d'un air indifférent, j'ai fait mon devoir, vous êtes mon bienfaiteur. Alors, vous croyez que je vous aime?

— Oui, par la sainte Vierge! je le crois.

— Et que j'aime encore plus votre honneur?

— Comment?

— Au point que vous me diriez encore, comme à notre dernier combat : « Gervais, si tu me voyais faiblir, tue-moi! »

— Eh bien! dit Ango pâlissant.

— Eh bien! cette nuit, j'ai vu le roi se glisser dans l'appartement de notre dame et maîtresse : vous êtes déshonoré, mon maître.

— Et tu ne m'as pas appelé?

— Parce que je voulais le tuer moi-même. Je l'ai attendu, il a passé sans que je l'aie vu.

— Bien! ami, cria Ango. » Et après lui avoir serré les mains avec force, il lui parla bas à l'oreille.

Gervais partit en courant et d'un air joyeux au bassin.

Une heure après le roi descendait, suivi d'Ango et de toute sa cour, l'estrade qui menait aux barques. Arrivés au rivage, Ango, fléchissant un genou devant le roi, dit : « Sire, une faveur dernière pour couronner toutes celles dont vous m'avez déjà comblé; que le marin Ango exerce une fois encore, et en votre glorieuse présence, son ancien état; qu'il ait l'insigne honneur de conduire seul la gondole de Votre Majesté.

— Qu'il vous soit fait selon votre désir, notre cher hôte et féal sujet, » répondit le roi en sautant dans la gondole, où il fut suivi par Ango, qui, s'étant dépouillé de sa riche tunique, parut en habit de matelot.

Le signal du départ fut donné, et toutes les barques s'éloignèrent du rivage; mais, en avant de toutes les autres, celle où se trouvait le roi.

Assis près de lui, Ango ramait vigoureusement, répondant avec douceur aux nombreuses questions que lui adressait François Ier. Tout-à-coup, et après que le roi eut demandé à Ango pourquoi sa belle épouse n'était pas venue ajouter à l'éclat de la fête celui de ses charmes, Ango, abandonnant la rame et quittant l'air de respect et d'obédience qu'il portait auparavant, se dressa devant le roi, le front haut et le regard hardiment attaché sur le sien :

« Sire, dit-il, quand croyez-vous que roi et sujet soient égaux?

— Que veut dire cette question?

— Rien que ce qu'elle dit.

— Mais, quand roi et sujet sont devant la mort.....

— Eh bien! Majesté, nous sommes égaux, car sous nos pieds est une mort menaçante et certaine. Pas un pas, François, car d'un geste cette barque s'entr'ouvre, et la mer nous dévore; pas un cri, car tes courtisans sont loin; les miens, plus fidèles, ont mes ordres. Nous sommes seuls, nous resterons seuls. Réponds : as-tu respecté l'honneur de ton hôte? lui as-tu volé son bien le plus précieux, l'amour de sa femme?

— Je ne cède ni à la peur ni à la menace, reprend le roi impassible.

— Ce n'est point une menace, c'est une prière; ce n'est plus au nom de la mort, mais au nom de Dieu que je t'interroge : réponds, et ne te souille pas de mensonge : il t'attend et va te juger. »

Et le roi, d'une voix forte :

« Je jure devant Dieu, qui me jugera, que j'ai respecté ton honneur comme celui de mon propre frère! je le jure par tout ce qu'il y a de plus sacré!

— Allons, dit Ango après un moment d'irrésolution, Dieu t'a entendu, François : qu'il te punisse deux fois si tu ajoutes le mensonge à la lâcheté. »

Puis, reculant d'un pas : « Sire, pardonnez à votre serviteur! »

Et, se rasseyant, il rama vers le rivage.

Pas une parole ne fut prononcée pendant ce voyage de retour, ni par le roi, ni par Ango; seulement, en touchant terre, Ango sauta le premier au rivage, et amarrant la barque, présenta le genou au roi pour lui servir de marche-pied, en le remerciant de l'honneur qu'il venait de lui accorder.

Et le roi, se retournant vers les seigneurs de sa suite : « Messieurs, dit-il en désignant Ango, voici le plus grand et le plus fidèle sujet de mon royaume. Jean Ango, nous vous nommons vicomte et commandant de Dieppe. »

Après la mort du roi, devenu dès ce jour son protecteur et son ami, Ango succomba sous le nombre de ses envieux et de ses ennemis. Ruiné et réduit à un état voisin de la misère, il mourut presque de faim, dans une tourelle de son château, n'ayant conservé que deux gages de son ancienne puissance et de son ancien bonheur, le portrait de sa femme, morte avant lui, et son fidèle Gervais, qui lui donna ses soins jusqu'au bout.

Il fut enterré silencieusement et de nuit dans une chapelle de l'église Saint-Jacques, à Dieppe, et celui qui eut deux palais pendant sa vie n'eut pas même une simple pierre pour tombeau après sa mort.

Victor Herbin.

HISTOIRE MODERNE.

Marine française

SOUS LA RÉPUBLIQUE.

Course et évasion du capitaine Mordeille, capturé par une frégate espagnole. — Glorieuse affaire de la Citoyenne-Française.

Le brig *le Citoyen*, joli navire du commerce marseillais, dont les événemens politiques avaient changé le pacifique entrepont en une batterie de vingt pièces de huit livres de balles, croisait, sous le commandement du capitaine Hippolyte Mordeille, dans les parages resserrés entre la côte de Sardaigne et la plage barbaresque : louvoyant depuis plusieurs jours entre ces deux rives, il enlevait au passage les bâtimens anglais, que les dangers de la guerre n'avaient pu faire renoncer au commerce du Levant.

Dans la matinée du 1er avril, vers la fin du dernier quart, une voile fut signalée sur son bossoir de tribord.

Le commandant, ayant examiné avec sa longue-vue ce que pouvait être ce navire, ne douta point, à l'installation de ses vergues et à l'ensemble de sa mâture, que ce ne fût un bâtiment de guerre espagnol.

En effet, dès qu'il se fut assez approché pour que l'on pût distinguer son pavillon, l'on reconnut la sphère orgueilleuse que l'or dessinait sur son fond blanc. Nos couleurs nationales furent aussitôt hissées à la corne d'artimon du corsaire français et assurées par un canon des gaillards.

La marche de la frégate espagnole n'avait excité à bord du *Citoyen* aucun autre sentiment qu'un léger intérêt de curiosité, jusqu'au moment où le capitaine Mordeille, frappé du mouvement qui régnait sur le pont et sur les hunes, crut y distinguer les préparatifs du combat. Un moment après, le hèlement parti de la frégate changeait en certitude les appréhensions que ses remarques lui avaient fait concevoir : c'était l'ordre d'amener son pavillon que lui transmettait le porte-voix du commandant.

Sorti depuis six semaines du port de Marseille, le capitaine Hippolyte Mordeille ignorait que les hostilités eussent éclaté entre la France et la cour de Madrid. Surpris sous la volée d'une frégate de quarante-deux pièces de gros calibre, il n'eût pu, par un acte de résistance, que faire anéantir son bâtiment et sacrifier inutilement des hommes. Il fut donc obligé de se rendre.

Quelques jours après cette rencontre malheureuse, il fut débarqué à Alicante avec son équi-

page, où ils reçurent la citadelle de cette ville pour prison.

Désespéré d'une capture qui avait clos d'une manière si triste une croisière commencée sous les plus favorables auspices, le capitaine marseillais conçut le projet de s'en venger, en s'emparant du navire même qui avait si malencontreusement interrompu ses succès.

De la fenêtre grillée de sa chambre, il pouvait distinguer la frégate, que la surface légèrement houleuse de la rade berçait nonchalamment sur ses ancres. Excité par cette vue, il ne crut pas que les obstacles qui séparaient la prison de la grève fussent infranchissables : il étudia la hauteur des murs, le mouvement des falaises, et son plan fut aussitôt arrêté.

Tandis que, grâce à la sécurité que donnaient à ses geôliers la hauteur des rochers sur lesquels la prison était construite, et l'élévation de ses murailles, Mordeille sciait les barreaux de sa fenêtre sans inquiéter leur surveillance, et deux de ses amis, qu'il avait admis dans son secret, préparaient les moyens d'évasion, en tressant en cordes plusieurs paires de draps. Ces préparatifs achevés, ils attendirent le tomber de la nuit pour faire part à leurs compagnons de ce projet de fuite.

Cette proposition d'aller à la nage, et sans autres armes que des couteaux, s'emparer d'une frégate dont l'équipage et l'armement étaient au complet, parut trop aventureuse à la plupart; ils refusèrent de s'y associer : vingt hommes sur cent trente se mirent seuls à la disposition de leur ancien capitaine.

Ce fut avec cette poignée de braves qu'il résolut d'exécuter un dessein que ne lui fit que modifier la faiblesse des autres matelots. Trop peu nombreux pour qu'il pût songer à s'emparer d'un bâtiment de quarante-deux canons, il reporta sa tentative sur une jolie goëlette commerciale, qui était venue mouiller à l'entrée du port.

Favorisés par une nuit dont l'ombre n'était affaiblie que par la clarté des étoiles, les vingt prisonniers s'affalèrent prudemment le long des murs, et gagnèrent en silence l'esplanade du quai. Mordeille s'étant assuré que tous s'y trouvaient réunis, donna l'ordre de se mettre à la mer.

La première partie du trajet fut prompte et aisée; mais plusieurs, ayant trop présumé de leurs forces, se trouvèrent tellement affaiblis lorsqu'ils eurent franchi la moitié de l'espace qui séparait le môle de leur prise future, qu'ils eurent besoin, pour l'atteindre, des secours très-actifs de leurs compagnons. On gagna pourtant les eaux de la goëlette, on la toucha même sans avoir éveillé l'attention d'un seul des hommes qui la montaient.

Elle fut emportée sans résistance. Huit marins furent faits prisonniers; deux hommes de quart échappèrent seuls, en se jetant à la nage par le bord opposé à celui que franchissaient les matelots français.

Le capitaine Mordeille, sentant que le succès de leur évasion dépendait de la rapidité de leur fuite, fit couper le câble et appareiller tout de suite. La certitude qu'on ne manquerait point de le chercher le long des côtes de la Catalogne, dans la pensée qu'il se serait efforcé de gagner le point du littoral français le plus voisin, ne le laissa point balancer à mettre son cap en mer.

Deux jours après cette tentative périlleuse, exécutée avec tant de bonheur, cette prise, portant en tête de bois les couleurs françaises au-dessus du pavillon espagnol renversé, entrait dans le port de Toulon, où le capitaine Mordeille et ses intrépides compagnons reçurent les félicitations du corps entier de la marine.

Auprès de cet acte d'adresse et de courage, nous citerons une affaire d'une plus sanglante intrépidité.

La Citoyenne Française était à cette époque un des plus beaux corsaires qui fussent sortis des chantiers de la Gironde. Vingt-six pièces de 8 et de 12 lui formaient une batterie complète, 6 obusiers armaient ses gaillards.

Équipé et espalmé avec un luxe qui eût fait envie à un bâtiment de l'Etat, ce navire surpassait encore sa beauté extérieure par ses qualités nautiques.

Il croisait, le 13 mai, par le 24° 22' de latitude nord, et le 15° de longitude, méridien de Paris. La journée avait été très-fatigante pour son équipage; un brig anglais et une galiote hambourgeoise avaient été déjà amarinés et expédiés par lui vers les côtes de France, lorsque, sur les quatre heures du soir, une nouvelle voile fut signalée par ses gabiers de vigie.

Ordre fut aussitôt donné de gouverner dessus. Le capitaine, jugeant, au caractère nautique de ce navire, que ce devait être un vaisseau de la compagnie des Indes, continua de marcher sans nul égard pour sa grosseur.

Ce ne fut que lorsque, arrivé dans le rayon du boulet, le bâtiment anglais, présentant lentement le travers, lui montra sa longue et noire batterie, que le corsaire français reconnut une de ces fortes frégates que l'amirauté britannique avait fait construire durant la guerre de l'indépendance américaine.

Bien que l'excellence de la marche de son navire donnât au capitaine Dubedat la certitude d'échapper à cet ennemi, s'il eût voulu prendre chasse, il jugea qu'il s'était trop avancé pour pouvoir adopter honorablement ce parti. Il ne songea qu'à combattre.

L'affaire s'engagea aussitôt.

La pensée de l'officier français fut d'en brusquer le dénouement par un abordage; mais le feu de mousqueterie, qui embrasa le pont et les hunes de l'ennemi, lui ayant révélé que cette

frégate avait une nombreuse garnison de soldats, il renonça à cette tentative. Laissant donc arriver, il vint se poster vergue à vergue de l'ennemi, et commença un feu que cette courte distance rendit terrible. Plein d'ardeur au milieu de l'ouragan de plomb et de fer qui enveloppait les deux navires, il se multipliait pour recommander partout l'activité et le sang-froid, lorsqu'un boulet le frappa dans la poitrine.

L'équipage français ne s'aperçut point de la perte de son chef; le citoyen Regal, premier lieutenant, prit aussitôt le commandement à sa place, et le combat, loin de se ralentir, ne fit que redoubler de fureur.

Depuis deux heures et demie régnait cet engagement acharné; les ponts des deux navires étaient jonchés de morts, leurs murailles étaient criblées. L'anglais avait perdu tour à tour son beaupré et son mât de misaine, lorsque, redoutant l'issue d'un engagement si meurtrier, il parvint à saisir le vent et à prendre la fuite.

Le bâtiment français s'attacha à son sillage en poussant des cris de victoire; mais, forcé de jumeler sa mâture, entamée par les boulets, il lui fallut renoncer à l'espoir de compléter son triomphe par une action nouvelle.

Plusieurs affaires dont les eaux de la Manche furent le théâtre, la prise d'un cutter jersiais par le lougre *le Républicain*, ou l'enlèvement d'un fort navire de commerce par une barque de pêcheurs boulonnais, pourraient figurer dignement auprès de ce combat glorieux, si nous ne préférions clore cet aperçu de l'intrépidité de nos *croiseurs* par un exploit du capitaine Charabot, qui rappelle ce qu'offre de plus merveilleux l'histoire presque incroyable des flibustiers.

Le Mouraille, brig de 12 canons, commandé par ce brave officier, regagnait, après une course productive, mais fatigante et périlleuse, le port de Marseille, qu'il avait quitté depuis plusieurs mois, lorsqu'il fut assailli dans le golfe de Lyon par un ouragan terrible.

Durant trente-six heures, complètement à sec de voiles, il fuit à travers une mer d'écume devant cette bourrasque impétueuse. Lorsqu'après avoir soufflé une nuit et deux jours entiers, ce coup de vent tomba subitement, *le Mouraille* recevait par ses nombreuses voies d'eau la mer avec tant d'abondance, que le capitaine Charabot, qui avait été déjà contraint, pour ne pas voir sombrer son navire, de se priver de son artillerie, fut encore forcé de faire abattre sa mâture : cette détermination ne sauva point le bâtiment. Les secousses que lui causaient encore les lames roulant en barres immenses, ne laissaient point aux matelots, quelque ardeur qu'ils apportassent au travail, l'espoir de franchir les pompes.

Le citoyen Charabot, s'apercevant que le bâtiment ne pouvait tarder de disparaître sous ses pieds, ordonna de mettre les embarcations à la mer. Elles consistaient eu une chaloupe, un canot et une yole. On y déposa à la hâte des provisions et une boussole. Chacune reçut un nombre d'hommes proportionnel à sa grandeur, et on abandonna le navire, sur lequel passèrent aussitôt les vagues.

Malgré les efforts qu'elles firent pour nager de conserve, ces embarcations ne tardèrent point à être séparées par la force des lames. Depuis plusieurs heures déjà, les hommes qui montaient la chaloupe avaient perdu le canot de vue, lorsque l'un d'eux, dont les regards n'avaient cessé de le chercher à leur horizon très-borné, s'écria avec force : Navire ! Tous les yeux se fixèrent sur lui d'abord, puis vers la direction dans laquelle ses yeux et sa main étaient tendus.

On ne vit rien au premier moment, mais lorsque vint l'accalmie, on put distinguer en effet un bâtiment, dont l'élévation de la houle ne permettait d'apercevoir que les hauts-mâts. Ce fut alors un sentiment de joie inexprimable pour ces hommes entassés sur un frêle bateau que chaque vague pouvait engloutir.

On fit route aussitôt vers ce bâtiment, qui lui-même semblait venir dans la direction de la chaloupe. Cette marche durait depuis quelques instans, lorsque Charabot, dont les yeux étaient attachés au navire en vue, se retourna vers ses compagnons.

« Vous voyez bien, garçons, ce brig qui court sur nous, c'est quelque recruteur des pontons anglais; nous laisserons-nous tranquillement amariner par cette espèce de patache?

— Il faut l'enlever, dirent plusieurs voix.

— Il faut l'enlever, répétèrent tous les matelots; et chacun consulta l'arme dont il pouvait jouer dans ce coup de main : l'un, son couteau; l'autre, des pistolets, dont il renouvela les amorces; celui-ci, une hache; celui-là enfin, faute d'un autre instrument, se promit bien de ne pas dédaigner son aviron.

La force de la houle permit à la chaloupe de s'approcher très-près du bâtiment, sans être aperçue. Il ne lui fallut que quelques instans pour l'accoster, une fois qu'elle eût été découverte par l'équipage; mais tous ceux qui la montaient s'étant élancés d'un bond sur le tillac ennemi, ils en furent maîtres avant que les Anglais, alors dans l'entre-pont, eussent pu accourir aux cris des hommes de bordée. Le combat ne fut donc ni long ni sanglant; l'opinion publique ne l'en regarda pas comme moins glorieux.

JULES LECOMTE.



TABLE GÉNÉRALE

DU DEUXIÈME VOLUME.

INTRODUCTION.

CLASSIFICATION DES MATIÈRES.

HISTOIRE.

GÉOGRAPHIE.

MONUMENS DES PORTS.

CONSTRUCTIONS, ARMEMENS, ÉQUIPEMENS.

HYGIÈNE, SCIENCES, OBSERVATIONS MARITIMES.

BIOGRAPHIE.

PÊCHES.

MOEURS MARITIMES.

NAUFRAGES ET SINISTRES DE MER.

PIRATERIES.

TABLE DES RÉDACTEURS.

TABLE DES PLANCHES,

AVEC LA PAGINATION QUI DOIT LEUR ÊTRE ASSIGNÉE.

FIN DU DEUXIÈME VOLUME.


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03016 0710

